

Recreatietoervaart: de moeite waard

Het onderzoek is verricht in opdracht van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

RECREATIETOERVAART: DE MOEITE WAARD

Een onderzoek onder toervaarders naar vaargedrag, motieven en bestedingen in zeven watersportregio's in Nederland

**A.H. de Bruin
P.M.A. Klinkers**

Rapport 307

DLO-Staring Centrum, Wageningen, 1994

REFERAAT

Bruin, A.H. de en P.M.A. Klinkers, 1994. *Recreatietoervaart: de moeite waard; een onderzoek onder toervaarders naar vaargedrag, motieven en bestedingen van toervaarders in zeven watersportregio's in Nederland*. Wageningen, DLO-Staring Centrum. Rapport 307. 108 blz.; 12 fig.; 60 tab.; 4 aanh.

In het kader van het te voeren rijksbeleid aangaande de verdere ontwikkeling van de recreatietoervaart, is het gewenst om meer inzicht te krijgen in het vaargedrag van toervaarders en de achterliggende motieven. De relatie tussen het vaargedrag enerzijds en walvoorzieningen en recreatieve voorzieningen anderzijds, is hierbij een belangrijk aandachtspunt. Daartoe zijn gedurende de zomer van 1993 onder 1167 toervaarders in zeven watersportregio's interviews afgenomen. Afhankelijk van de aard van de regio zijn toerzeilers dan wel motorboottoervaarders ondervraagd. Naast persoons- en bootkenmerken is onder meer gevraagd naar: herkomst- en bestemmingsregio van de toertocht, aspecten die op de routekeuze van invloed zijn, beoordeling van het voorzieningenniveau en bestedingen.

Trefwoorden: watersport, toervaarders, vaargedrag, walvoorzieningen, bestedingen

ISSN 0927-4499

©1994 DLO-Staring Centrum, Instituut voor Onderzoek van het Landelijk Gebied (SC-DLO)
Postbus 125, 6700 AC Wageningen
Tel.: 08370-74200; telefax: 08370-24812

DLO-Staring Centrum is een voortzetting van: het Instituut voor Cultuurtechniek en Waterhuishouding (ICW), het Instituut voor Onderzoek van Bestrijdingsmiddelen, afd. Milieu (IOB), de Afd. Landschapsbouw van het Rijksinstituut voor onderzoek in de Bos- en Landschapsbouw 'De Dorschkamp' (LB), en de Stichting voor Bodemkartering (STIBOKA).

DLO-Staring Centrum aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm en op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van het DLO-Staring Centrum.

INHOUD

	blz.
WOORD VOORAF	11
SAMENVATTING	13
1 INLEIDING	17
1.1 Aanleiding tot het onderzoek	17
1.2 Probleemstelling en onderzoeksvragen	18
1.3 Opzet van het rapport	19
2 OPZET EN UITVOERING VAN HET VELDWERK	21
2.1 Onderzoeksmethode	21
2.2 Opzet van het interview	21
2.3 Opzet van het veldwerk en steekproeftrekking	22
2.3.1 Keuze onderzoeksregio's	23
2.3.2 Keuze interviewlocaties	24
2.4 Uitvoering van het veldwerk	24
2.5 Aantal afgenomen interviews	25
3 POPULATIEKENMERKEN	27
3.1 Kenmerken van de respondenten	27
3.2 Kenmerken van de opvarenden	29
4 BOOTKENMERKEN	31
4.1 Boottype	31
4.2 Bootafmetingen	31
4.3 Mastgegevens en doorvaarthoogte	33
4.4 Eigendomssituatie	37
5 VAARGEDRAG	39
5.1 Duur van de toertocht	39
5.2 Bezoekfrequentie aan de regio	40
5.3 Herkomst van de boot	41
5.4 Redenen voor keuze vaarregio	44
5.5 Beoordeling walvoorzieningen	50
5.5.1 Passantenhavens en aanlegplaatsen	50
5.5.2 Aanvullende voorzieningen	52
5.6 Gebruik van overnachtingslocaties	55
5.7 Betalingsbereidheid voor overnachting op tijdelijke aanlegplaats	56
6 DAGTRAJECTKENMERKEN	59
6.1 Planning dagtraject	59
6.2 Aspecten van invloed op routekeuze dagtraject	60
6.3 Aantal gevaren uren	64
7 WALGEBRUIK	67
7.1 Aantal uren doorgebracht op de wal	67
7.2 Ondernomen activiteiten op de wal	67
7.3 Beoordeling (recreatieve) voorzieningen	68
7.3.1 Winkels	69
7.3.2 Horeca en cultuurhistorische elementen	70
7.3.3 Recreatieve voorzieningen	71
7.4 Gemiddelde bestedingen	73

7.4.1	Dagelijkse boodschappen	73
7.4.2	Uitgaven met een recreatief oogmerk	74
7.4.3	Uitgaven aan brandstof en scheepvaartartikelen en brug- en sluisgelden	77
7.4.4	Overzicht gemiddelde bestedingen	78
8	GEBRUIK VAN HET WAD	81
8.1	Droogvalfrequentie op het wad	81
8.2	Activiteiten op het wad	81
8.3	Aantrekkelijkste natuurlijke element van het wad	82
9	CONCLUSIES, AANBEVELINGEN EN PROFIELSCHETS RECREATIEOERVAART	85
9.1	Conclusies	85
9.2	Aanbevelingen	88
9.3	Profielschets recreatietoervaart in Nederland	90
	LITERATUUR	93
	AANHANGSELS	
1	Vragenlijst	95
2	Begrenzing van de geselecteerde onderzoeksregio's	105
3	Overzicht van de interviewlocaties en het aantal afgenomen interviews	106
4	Het weer gedurende de interviewdagen	108
	FIGUREN	
1	Strijkfrequentie van de mast in relatie met de beoordeling van de strijk- baarheid van de mast	36
2	Herkomst (%) van de boten per provincie, voor de regio's waar toer- vaarders met zeilboten zijn geïnterviewd	43
3	Herkomst (%) van de boten per provincie, voor de regio's waar toer- vaarders met motorboten zijn geïnterviewd	44
4	Percentage van de respondenten waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de keuze van de Waddenzee of de Oosterschelde als vaarregio	45
5	Percentage van de respondenten waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de keuze van het IJsselmeer of de Friese meren (zeilboten) als vaarregio	46
6	Percentage van de respondenten waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de keuze van de Friese meren of het Zuid- Hollands plassengebied als vaarregio	47
7	Percentage van de respondenten waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de keuze van het Gronings-Drents kanalengebied of de Maas als vaarregio	48
8	Percentage van de respondenten in de Waddenzee en de Oosterschelde, waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de routekeuze van het laatst gevaren dagtraject	60
9	Percentage van de respondenten in het IJsselmeer en de Friese meren, waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de routekeuze van het laatst gevaren dagtraject	61
10	Percentage van de respondenten in de Friese meren en de Zuid- Hollandse plassen, waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de routekeuze van het laatst gevaren dagtraject	62
11	Percentage van de respondenten in het Gronings-Drents kanalen gebied en de Maas, waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de routekeuze van het laatst gevaren dagtraject	63

12	Verdeling (%) van de gemiddelde dagelijkse bestedingen naar activiteit voor de totale onderzoekspopulatie	79
----	---	----

TABELLEN

1	Aantal afgenomen interviews per doelgroep per regio	25
2	Verdeling (%) naar land van vestiging van de respondent, per regio	27
3	Verdeling (%) naar leeftijd van de respondent, per regio	28
4	Verdeling (%) van het aantal jaren dat de respondent reeds vaart, per regio	28
5	Verdeling (%) van het aantal opvarenden (inclusief de respondent) en het gemiddelde aantal opvarenden, per regio	29
6	Percentage van de bemanningen waarin genoemde leeftijdscategorie voorkomt, per regio	29
7	Verdeling (%) van de bij het onderzoek betrokken boten naar type, per regio	31
8	Verdeling (%) van de bootlengte, per regio	32
9	Verdeling (%) van de breedte van de boot, per regio	32
10	Verdeling (%) van de diepgang van de boot, per regio	33
11	Verdeling (%) van de (staande) masthoogte van zeilboten, voor regio's met zeilboten	34
12	Verdeling (%) van de beoordeling van de strijikbaarheid van de mast, voor regio's met zeilboten	34
13	Verdeling (%) van de frequentie waarmee de mast tijdens het vaar-seizoen wordt gestreken, voor regio's met zeilboten	35
14	Verdeling (%) van de minimum boothoogte, per regio	36
15	Verdeling (%) van de eigendomssituatie, per regio	37
16	Verdeling (%) van de duur van de totale toertocht en de gemiddelde tochtduur, per regio	39
17	Verdeling (%) van het aantal dagen dat gedurende de toertocht in de regio wordt doorgebracht en het gemiddelde hiervan, per regio	40
18	Verdeling (%) van het aantal jaren dat al in de regio wordt gevaren	41
19	Verdeling (%) van de regelmaat waarmee de regio's worden bezocht, per regio	41
20	Verdeling (%) van de vaste ligplaats van boten naar binnen/buiten-land, per regio	42
21	Verdeling (%) van de boten met een vaste ligplaats in het buitenland, naar land van herkomst, per regio	42
22	Verdeling (%) van de positie van de regio voor de toervaart, per regio	45
23	Rangorde naar afnemend belang, van de redenen voor keuze vaar-regio, per regio	49
24	Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal overnachtings-mogelijkheden voor passanten in havens, per regio	51
25	Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal aanlegplaatsen nabij stads/dorpskernen, per regio	51
26	Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal aanlegplaatsen in een natuurlijke omgeving, per regio	52
27	Verdeling (%) van de beoordeling van de sanitaire voorzieningen, per regio	53
28	Verdeling (%) van de beoordeling van de bunkervoorzieningen, per regio	53
29	Verdeling (%) van de beoordeling van de afgiftemogelijkheid van (scheeps)afvalstoffen, per regio	54
30	Verdeling (%) van de beoordeling van de scheepsreparatievoor-zieningen/werven, per regio	54
31	Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal telefooncellen, per regio	54

32	Verdeling (%) van het aantal overnachtingen per overnachtingslocatie, per regio	55
33	Verdeling (%) van de betalingsbereidheid, voor overnachting bij een tijdelijke aanlegplaats in een landelijke omgeving met alleen basisvoorzieningen, per regio	56
34	Verdeling (%) van de betalingsbereidheid, voor overnachting bij een tijdelijke aanlegplaats in een landelijke omgeving met enige extra voorzieningen, per regio	57
35	Verdeling (%) van de betalingsbereidheid, voor overnachting bij een tijdelijke aanlegplaats in een landelijke omgeving met als enige extra voorziening een toilet-/doucheruimte, per regio	57
36	Verdeling (%) van de mate van planning van het (laatst gevaren) dagtraject, per regio	59
37	Redenen voor keuze route dagtraject, gerangordend naar volgorde van afnemend belang, per regio	64
38	Verdeling (%) van het aantal vaaruren gedurende de interviewdag en het gemiddeld aantal vaaruren, per regio	65
39	Verdeling (%) van het aantal vaaruren gedurende de interviewdag en het gemiddelde aantal vaaruren, per regio, van enkel die respondenten die op de dag van het interview daadwerkelijk hebben gevaren	65
40	Verdeling (%) van het aantal uren dat gedurende de interviewdag op de wal wordt doorgebracht en het gemiddelde hiervan, per regio	67
41	Verdeling (%) van het al dan niet hebben ondernomen van activiteit(en) aan de wal, per regio	68
42	Percentage van de respondenten dat de genoemde activiteit heeft ondernomen of nog gaat ondernemen op de interviewdag, per regio	68
43	Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal levensmiddelenwinkels, per regio	69
44	Verdeling (%) van de beoordeling van toeristische winkels, per regio	69
45	Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal horecavoorzieningen, per regio	70
46	Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal bezienswaardigheden en cultuurhistorische elementen, per regio	71
47	Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal wandel- en fietspaden, per regio	71
48	Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal speel-/ligweiden, per regio	72
49	Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal natuurgebieden, per regio	72
50	Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per boot aan dagelijkse boodschappen wordt besteed en het gemiddeld bestede bedrag, per regio	74
51	Verdeling (%) van het bedrag dat dagelijks per boot aan recreatief winkelen wordt besteed en het gemiddeld bestede bedrag, per regio	74
52	Verdeling (%) van het bedrag dat dagelijks per boot aan cultuurbezoek wordt besteed en het gemiddeld bestede bedrag, per regio	75
53	Verdeling (%) van het bedrag dat dagelijks per boot aan horecabezoek wordt besteed en het gemiddeld bestede bedrag, per regio	76
54	Verdeling (%) van het bedrag dat dagelijks per boot aan overige recreatie-activiteiten wordt besteed en het gemiddeld bestede bedrag, per regio	76
55	Verdeling (%) van het bedrag dat dagelijks per boot aan brandstof en andere scheepvaartartikelen wordt besteed en het gemiddeld bestede bedrag, per regio	77

56	Verdeling (%) van het bedrag dat dagelijks per boot aan brug- en sluisgelden wordt besteed en het gemiddeld bestede bedrag, per regio	78
57	Overzicht per regio, van de gemiddelde dagelijkse bestedingen (f) voor de onderscheiden activiteiten per boot en de totale gemiddelde dagelijkse bestedingen per boot en per opvarende	79
58	Verdeling (%) van de frequentie waarmee wordt drooggevallen op het wad in de Waddenzee, per interviewlocatie	81
59	Verdeling (%) van het aantal malen dat genoemde activiteiten buiten de boot op het wad plaatsvinden tijdens het droogvallen	82
60	Verdeling (%) van de keuze van het meest aantrekkelijke natuurlijke element van de Waddenzee	83

WOORD VOORAF

In dit rapport wordt verslag gedaan van een onderzoek onder recreatietoervaarders. Doel van het onderzoek is om meer inzicht te krijgen in het (vaar)gedrag van toervaarders en de achterliggende motieven. Het onderzoek is uitgevoerd door de afdeling Recreatie en Toerisme van DLO-Staring Centrum, waarbij het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (Directie Openluchtrecreatie) en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Adviesdienst Verkeer en Vervoer) als opdrachtgevers, het onderzoek hebben medegefinancierd.

Voor dit onderzoek zijn in de zomer van 1993 onder bijna 1200 toervaarders, verspreid over Nederland, interviews afgenomen. Op verzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is onder meer gevraagd naar de laatst gevaren dagroute en de route van de gehele toertocht. Deze routegegevens zullen afzonderlijk worden verwerkt en gerapporteerd door genoemde Adviesdienst. De Stichting voor Ruimtelijk Onderzoek en Marketing (STOGO) te Utrecht, heeft zorg gedragen voor uitvoering van het veldwerk.

Ter begeleiding van dit onderzoek is een commissie ingesteld waarin naast de genoemde ministeries ook een aantal belangenverenigingen van watersporters zijn vertegenwoordigd. Dankzij de grote (praktische) kennis op het gebied van de watersport van de leden van deze begeleidingscommissie, konden theorie en praktijk aan elkaar worden getoetst, waardoor de uitkomsten van dit onderzoek aan volledigheid en compleetheid hebben gewonnen.

De begeleidingscommissie van het onderzoek was als volgt samengesteld:

mr. P.E.Th.M. Post (voorzitter)	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Openluchtrecreatie
ir. A.H. de Bruin (secretaris)	DLO-Staring Centrum, Afdeling Recreatie en Toerisme
drs. J.P.W.R. Haenen	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Openluchtrecreatie
dhr. F. Jibben	Koninklijk Nederlands Watersport Verbond
drs. P.M.A. Klinkers	DLO-Staring Centrum, Afdeling Recreatie en Toerisme
ing. P. de Ridder	Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer
ing. R.E.P. Vallenduik	ANWB, Hoofdafdeling Belangenbehartiging

SAMENVATTING

In het kader van het te voeren rijksbeleid aangaande de verdere ontwikkeling van de recreatietoervaart, is het gewenst om meer inzicht te krijgen in het vaargedrag van toervaarders en de achterliggende motieven. De relatie tussen het vaargedrag enerzijds en walvoorzieningen en recreatieve voorzieningen anderzijds, is hierbij een belangrijk aandachtspunt.

De probleemstelling van het onderzoek luidt als volgt:

Welke redenen liggen ten grondslag aan de keuze van de regio waarin men vaart en de beoogde vaarroute en wat is de relatie tussen de door de toervaarder gekozen route en de langs de route aanwezige walvoorzieningen en recreatieve voorzieningen.

Onder een **toervaarder** wordt in het kader van dit onderzoek verstaan; iemand die met een eigen of gehuurde motorboot, motorsailer of zeil(kajuit)boot, een meerdaagse tocht maakt en daarbij minimaal één nacht doorbrengt buiten de vaste ligplaats van de boot. Watersporters die enkel een dagtocht maken zijn om die reden bij dit onderzoek buiten beschouwing gebleven.

Walvoorzieningen zijn gedefinieerd als: alle specifiek voor de watersport op de wal aangelegde voorzieningen zoals aanlegplaatsen en jachthavens met alle bijbehorende faciliteiten.

Tot **recreatieve voorzieningen** worden gerekend: alle op het land aanwezige elementen die voor recreatief gebruik geschikt of aantrekkelijk zijn, zoals dorpen, (oude) stadskernen, stedelijke voorzieningen (horeca, musea, e.d.), stranden, bossen, natuurgebieden, etc.

De aard van het vaarwater waarop wordt gevaren en het type boot waarmee wordt gevaren (zeilboot of motorboot) zijn belangrijke criteria voor de karakterisering van toervaarders. Met deze twee grootheden als indelingscriteria kunnen als meest voorkomende typen toervaarders in Nederland worden onderscheiden:

- zeilers op groot vaarwater;
- zeilers op meren en plassen;
- motorbootvaarders op meren en plassen;
- motorbootvaarders op rivieren en kanalen.

Aan de probleemstelling zijn de volgende categorieën onderzoeksvragen ontleend:

- wat zijn de karakteristieken van de onderscheiden typen toervaarders (en hun vaartuigen) en hoe is hun vaargedrag;
- welke redenen liggen ten grondslag aan de keuze voor een bepaalde vaarregio en vaarroute en in hoeverre spelen walvoorzieningen en recreatieve voorzieningen daarbij een rol;
- hoe beoordelen toervaarders de aanwezige walvoorzieningen;
- hoe beoordelen toervaarders de aanwezige (recreatieve) voorzieningen;
- wat zijn de (dagelijkse) geldelijke bestedingen van toervaarders.

Om de gestelde onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden zijn interviews onder toervaarders afgenomen. Voor de afname van de interviews zijn zeven watersportregio's, verspreid over Nederland, geselecteerd. Alle regio's zijn bij uitstek geschikt voor één of meer van de vier onderscheiden typen toervaarders. Bovendien verschillen de regio's

onderling qua karakter van het vaarwater en in het aanbod van walvoorzieningen en recreatieve voorzieningen. De interviews onder de onderscheiden typen toervaarders zijn in de volgende watersportregio's afgenomen:

1. Zeilers groot vaarwater:
 - Waddenzee;
 - IJsselmeer;
 - Oosterschelde.
2. Zeilers op meren en plassen:
 - Friese merengebied.
3. Motorbootvaarders op meren en plassen:
 - Hollands plassenengebied;
 - Friese merengebied.
4. Motorbootvaarders op rivieren en kanalen:
 - Gronings-Drents kanalenengebied;
 - het zuidelijke deel van de Maas.

Voor het interview zijn in eerste instantie, ongeacht de nationaliteit, de schippers benaderd. Bij afwezigheid van de schipper is zijn of haar plaatsvervanger ondervraagd. Er is naar gestreefd om per watersportregio 150 volledige interviews af te nemen onder de voor die regio geselecteerde groep(en) van toervaarders. In het totaal zijn er ondanks de slechte weersomstandigheden gedurende de interviewperiode (juli/augustus 1993) 1167 interviews afgenomen, die redelijk gelijkmatig zijn verspreid over de onderscheiden typen toervaarders per watersportregio.

Uit het onderzoek blijkt dat toervaarders in de diverse watersportregio's nogal van elkaar verschillen. Zo bestaan er onder meer significante verschillen ten aanzien van de leeftijd van schippers en van de opvarenden, het aantal jaren vaarervaring, de grootte van de boot en de duur van de toertocht. Veelal zijn deze verschillen verklaarbaar op basis van de kenmerken van het vaarwater in de regio's. Zo worden respondenten met veel jaren vaarervaring vaker dan gemiddeld aangetroffen in die regio's, waar de hoogste eisen worden gesteld aan de watersporters (de getijdewateren). Ouderen varen relatief vaak met motorboten. Vooral regio's met kleinschalig vaarwater (zoals het Gronings-Drents kanalenengebied en de Maas) zijn bij deze groep in trek.

Kenmerkend voor de recreatietoervaart is dat (een deel van) de toertocht zich afspeelt buiten de regio waarin de thuishaven is gelegen. De provincies Noord- en Zuid-Holland blijken belangrijke toeleveringsgebieden te zijn voor andere watersportregio's. Vooral in de Oosterschelde, de Maas en het Gronings-Drents kanalenengebied varen relatief veel 'gebiedsvreemde boten'. De redenen die een voorname rol spelen bij de afweging in welke regio men zal gaan varen blijken te verschillen per type toervaarder. Voor toerzeilers is het belangrijkste criterium voor de keuze van de vaarregio, de variatie in het vaarwater. In samenhang hiermee wordt ook de mogelijkheid om verschillende tochten te kunnen maken als belangrijk naar voren gebracht. Bij motorboottoervaarders is de aanwezige natuur en landschap de belangrijkste reden die een rol speelt bij de keuze van de vaarregio. De rol van walvoorzieningen en recreatieve voorzieningen in het keuzeprocess moet echter niet worden onderschat, mits zij in een duidelijke behoefte van de toervaarders die in de betreffende regio varen voorzien.

De keuze van het dagtraject wordt in belangrijke mate bepaald door de eindbestemming (het einddoel) van die dag. Ook de ligging van steden en dorpen en de aanwezigheid van aantrekkelijke natuur en landschap zijn (mede) van invloed op de keuze van het te varen dagtraject. Walvoorzieningen en recreatieve voorzieningen lijken hierin een minder prominente plaats in te nemen. Het is echter goed mogelijk dat de keuze van de

eindbestemming van het dagtraject wel (mede) aan de hand van de aldaar aanwezige wal- en recreatieve voorzieningen wordt bepaald. Hierdoor kunnen deze voorzieningen alsnog indirect van invloed zijn op het dagtraject. Hier is echter nog onvoldoende over bekend.

In vrijwel alle bij het onderzoek betrokken watersportregio's blijkt nog behoefte te bestaan aan (extra) walvoorzieningen voor de recreatietoervaart. Vooral aanlegvoorzieningen in een natuurlijke omgeving en sanitaire voorzieningen worden vaak genoemd. Het percentage van de toervaarders dat bereid is om te betalen voor overnachting bij een tijdelijke aanlegplaats in een landelijke omgeving met een toilet-/doucheruimte is in vrijwel alle regio's dan ook bijzonder hoog. Ervaren tekorten aan walvoorzieningen lijken het meest structureel te zijn in het Hollands plessengebied. Vrijwel alle soorten walvoorzieningen zijn in deze regio door grote groepen toervaarders als (veel) te weinig gekenschetst.

De tekorten die toervaarders ervaren aan winkel- en toeristisch-recreatieve voorzieningen zijn beduidend kleiner dan de ervaren tekorten aan walvoorzieningen. Dit wil overigens niet zeggen dat toervaarders weinig belang hebben bij dergelijke voorzieningen. Uit het onderzoek blijkt namelijk dat toervaarders meer uren op de wal doorbrengen dan dat ze daadwerkelijk varen. Bovendien worden er veel (recreatieve) activiteiten door toervaarders op de wal ondernomen. Wel is het zo dat bepaalde toeristisch-recreatieve voorzieningen (zoals speel/ligweiden en toeristische winkels) maar bij een beperkt deel van de toervaarders in de belangstelling staat.

Bij de uitgaven van toervaarders is onderscheid gemaakt naar de volgende bestedingsposten: dagelijkse boodschappen, recreatief winkelen, brandstof en andere scheepvaartartikelen, brug- en sluisgelden, horecabezoek, cultuurbezoek, overige recreatie-activiteiten. Gemiddeld over alle watersportregio's wordt per vaardag per boot f 113,60 aan de genoemde bestedingsposten uitgegeven. De dagelijkse boodschappen vormen de grootste bestedingspost van toervaarders. Gemiddeld wordt hieraan 37% van de totale dagelijkse uitgaven (som van de gevraagde bestedingsposten) besteed. De uitgaven voor horecabezoek bedragen 26% van de totale dagelijkse uitgaven. Recreatief winkelen en de uitgaven aan brandstof en overige scheepvaartartikelen hebben ieder ongeveer een even groot aandeel in de bestedingen (16 à 17%). De uitgaven aan de overige bestedingsposten bedragen ieder slechts 1%. Overigens vertonen de gemiddelde uitgaven per regio en per bestedingspost vrij forse verschillen.

Door de getijdenwerking biedt de Waddenzee specifieke gebruiksmogelijkheden voor watersporters. Daarom zijn een aantal vragen gesteld over het daadwerkelijke gebruik van de Waddenzee door toervaarders. Zo blijkt dat ongeveer een derde van de ondervraagde toervaarders zich wel eens laat droogvallen, 6% laat zich zelfs op iedere dag dat ze in de Waddenzee varen, droogvallen. De activiteit die tijdens het droogvallen het vaakst op het wad wordt ondernomen is wandelen (door bijna 90% van de respondenten die zich wel eens droog laten vallen). Ook het zoeken naar mosselen/schelpen en wormen wordt relatief vaak gedaan. Vooral ruimtelijke aspecten zijn van invloed op de aantrekkelijkheid van de Waddenzee voor toervaarders. Zo wordt de Waddenzee in eerste instantie vooral gewaardeerd vanwege het wad zelf (de schorren en slikken), de aanwezige rust en ruimte en de zeestromingen. De aanwezige flora en fauna lijken van secundair belang te zijn voor toervaarders.

Op basis van het onderzoek is een aantal aanbevelingen geformuleerd. Een van deze aanbevelingen heeft betrekking op de mogelijkheid om aan de grote behoefte aan aanlegplaatsen in een landelijke omgeving en aan sanitaire voorzieningen tegemoet te kunnen komen. Zo zouden boerderijen gelegen langs vaarwater in het landelijk gebied

op kleine schaal (bijvoorbeeld tien) (tijdelijke) aanlegplaatsen kunnen gaan exploiteren onder het motto: "aanleggen bij de boer", gelijk het "kamperen bij de boer". Bijkomende voordelen hiervan zijn: vergroting van de neveninkomsten van agrariërs wat de leefbaarheid van het landelijk gebied ten goede komt, een vermindering van de milieubelasting en een afname van de verstoring in het landelijk gebied, doordat de overnachtingen meer geconcentreerd plaatsvinden.

Tevens komt uit het onderzoek duidelijk naar voren dat de recreatietoervaart een **integrale benadering** behoeft. Een goede afstemming tussen nautische aspecten, specifieke (wal)voorzieningen voor de recreatietoervaart en toeristisch-recreatieve voorzieningen op de wal dient hierbij centraal te staan. Als deze drie elementen op de juiste wijze op elkaar worden afgestemd kan de aantrekkelijkheid van een watersportregio voor de recreatietoervaart (sterk) toenemen. Een versterking van de concurrentiepositie van watersportregio's is voor de regionale economie van belang, gezien de omvang van de (dagelijkse) bestedingen van toervaarders.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding tot het onderzoek

DLO-Staring Centrum heeft in de zomer van 1993 in opdracht van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een grootschalig onderzoek verricht onder recreatietoervaarders. In dit rapport worden de resultaten weergegeven van bijna 1200 interviews die onder toervaarders zijn afgenomen.

De aanleiding voor het onderzoek komt voort uit de Beleidsnota Kiezen voor Recreatie (Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 1993). In deze beleidsnota krijgt het ontwikkelingsperspectief 'Nederland-Waterland' uit de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening (Extra) (Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1991) een recreatieve uitwerking. Hiermee wordt gestalte gegeven aan de bewustwording van de potentiële mogelijkheden die de aanwezige watersportvoorzieningen bieden en het unieke karakter ervan in Nederland, c.q. West-Europa. De ontwikkeling die de watersport in de afgelopen decennia heeft doorgemaakt en de verwachte ontwikkeling voor de komende jaren (groei van het aantal zeil- en motorboten met ongeveer 2 procent per jaar (Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 1993) heeft eveneens een rol gespeeld bij de 'herontdekking' van de betekenis van het water door de overheid. De waterrecreatie kan een aanzienlijke bijdrage leveren aan de bestedingen in een regio (Bureau Terp, 1989). In 1988 bedroeg de omzet van alleen de direct bij de watersport betrokken bedrijven ca. f 1,5 miljard. Hierbij zijn rond de 10.000 arbeidsplaatsen betrokken (Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij et al., 1990).

De verwachting is (Ministerie van Landbouw, natuurbeheer en Visserij et al., 1990) dat de schaal waarin de watersport zich afspeelt steeds verder zal verschuiven van regionaal naar landelijk en deels ook internationaal. Dit houdt in dat er een toename zal plaatsvinden van met name het (meerdaagse) toervaren, waarbij watersporters niet alleen in de regio van hun (vaste) ligplaats verblijven, maar ook andere delen van Nederland verkennen en/of als bestemming kiezen.

Het rijksbeleid gaat met deze ontwikkeling mee en is erop gericht om delen van Nederland (beter) via het water bereikbaar te maken. De ontwikkeling van het basisrecreatietoervaartnet is hier een tastbaar voorbeeld van. Voorts wil het rijk de kwaliteit van bestaande vaarwegen en de voorzieningen voor de watersport langs de vaarwegen (zoals aanlegplaatsen) verbeteren, zowel kwalitatief als kwantitatief (Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 1993). Om bij de realisering van dit beleid, adequaat te kunnen inspelen op de wensen en behoeften van de toervaarders, is inzicht nodig in het vaargedrag van de toerende waterrecreant en in de redenen voor het kiezen van bepaalde routes en de keuze van de regio('s) waarin men vaart. Hierbij is het niet alleen van belang om te kijken naar de technische eisen die de waterrecreant stelt aan het aanwezige vaarwater en de bijbehorende watersportvoorzieningen en beheersregimes, maar ook naar de relatie met de aanwezige walvoorzieningen en recreatieve voorzieningen alsmede het gebruik dat toervaarders hiervan maken.

In dit onderzoek staan de redenen waarom men ergens vaart centraal. Ook wordt een accent gelegd op de beoordeling van de voor de watersport aanwezige voorzieningen.

1.2 Probleemstelling en onderzoeksvragen

De probleemstelling van het onderzoek luidt als volgt:

Welke redenen liggen ten grondslag aan de keuze van de regio waarin men vaart en de beoogde vaarroute en wat is de relatie tussen de door de toervaarder gekozen route en de langs de route aanwezige walvoorzieningen en recreatieve voorzieningen.

De watersport is een activiteit die in sterke mate afhankelijk is van de dimensionering van de vaarwegen en de bijbehorende infrastructurele werken. Over de technische eisen die een toervaarder stelt aan het vaarwater (zoals normering van diepgang, breedte, doorvaarthoogte e.d.) is echter al veel bekend (zie onder meer: Ministerie van Landbouw, natuurbeheer en Visserij et al., 1990). Dit aspect zal in dit onderzoek slechts zijdelings worden belicht. De watersport staat bovendien onder sterke invloed van de weersgesteldheid. De zeilsport is er zelfs in sterke mate afhankelijk van. De keuze van de (meerdaagse) route wordt er dan ook in hoge mate door bepaald. De weersgesteldheid is echter niet een factor die beleidsmatig beïnvloedbaar is en wordt om die reden dan ook niet bij het onderzoek betrokken.

Onder een **toervaarder** wordt in het kader van het onderzoek verstaan; iemand die met een eigen of gehuurde motorboot, motorsailer of zeil(kajuit)boot, een meerdaagse tocht maakt en daarbij minimaal één nacht doorbrengt buiten de vaste (zomer)ligplaats van de boot. Ook (meerdaagse) verplaatsingen vanuit de vaste ligplaats naar een doelgebied, wordt in dit kader opgevat als een toertocht, hoewel bij dergelijke tochten naar verwachting specifieke redenen een rol spelen bij de keuze van de route. Watersporters die enkel een dagtocht maken blijven derhalve bij dit onderzoek buiten beschouwing.

De aard van het vaarwater waarop wordt gevaren en het type boot waarmee wordt gevaren (zeilboot of motorboot) zijn belangrijke criteria voor de karakterisering van toervaarders. Met deze twee grootheden als indelingscriteria kunnen als meest voorkomende typen toervaarders in Nederland worden onderscheiden:

- zeilers op groot vaarwater;
- zeilers op meren en plassen;
- motorbootvaarders op meren en plassen;
- motorbootvaarders op rivieren en kanalen.

In het onderzoek staan de vier bovenvermelde typen toervaarders dan ook centraal.

Onder **walvoorzieningen** wordt verstaan: alle specifiek voor de watersport op of nabij de wal aangelegde voorzieningen, zoals aanlegplaatsen en jachthavens met alle bijbehorende faciliteiten.

Onder **recreatieve voorzieningen** wordt verstaan: alle op het land aanwezige elementen die voor recreatief gebruik geschikt of aantrekkelijk zijn, zoals dorpen, (oude) stadskernen, stedelijke voorzieningen (horeca, musea, e.d.), stranden, bossen, natuurgebieden, etc.

Het centrale onderzoeksthema, de relatie tussen de gekozen toevaartroute en walvoorzieningen en recreatieve voorzieningen kan worden benaderd vanuit zowel de aanbodzijde als de vraagzijde van recreatievoorzieningen. Op dit moment is de kennislacune van de **vraagzijde** het grootste en beleidsmatig ook het meest dringend, het onderzoek zal zich daarom hier op richten.

Aan het centrale onderzoeksthema zijn de volgende categorieën onderzoeksvragen ontleend:

- wat zijn de karakteristieken van de onderscheiden typen toervaarders (en hun vaartuigen) en hoe is hun vaargedrag;
- welke redenen liggen ten grondslag aan de keuze voor een bepaalde vaarregio en vaarroute en in hoeverre spelen walvoorzieningen en recreatieve voorzieningen daarbij een rol;
- hoe beoordelen toervaarders de aanwezige walvoorzieningen;
- hoe beoordelen toervaarders de aanwezige (recreatieve) voorzieningen;
- wat zijn de (dagelijkse) geldelijke bestedingen van toervaarders.

1.3 Opzet van het rapport

Het rapport is als volgt opgebouwd. Na het eerste inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het veldwerk beschreven. Hierin komt onder meer de onderzoeksmethode ter sprake en wordt het verloop van het veldwerk beschreven.

In hoofdstuk 3 worden een aantal kenmerken van de onderzoekspopulatie besproken, zoals nationaliteit en leeftijd van de ondervraagden en de groepsgrootte en leeftijd van de opvarenden.

Hoofdstuk 4 gaat in op een aantal bootkenmerken van de bij het onderzoek betrokken boten. Kenmerken die worden weergegeven zijn: het boottype, de afmetingen van de boot en de eigendomssituatie.

In hoofdstuk 5 wordt het vaargedrag van de ondervraagden beschreven. Hierbij komen aspecten aan de orde als de duur van de vaartocht, herkomst en bestemming, redenen voor de keuze van een bepaalde vaarregio en een beoordeling van de walvoorzieningen die voor de watersport aanwezig zijn. In het verlengde hiervan komen nog de overnachtingslocaties ter sprake en de betalingsbereidheid voor bepaalde overnachtingslocaties.

Hoofdstuk 6 gaat in op kenmerken van de vaarroute van dagtochttrajecten, zoals de planning ervan en aspecten die van invloed zijn op de routekeuze.

Hoofdstuk 7 geeft inzicht in het gebruik dat watersporters maken van aanwezige (recreatieve) voorzieningen. Zo wordt een beoordeling gegeven van onder meer de recreatieve voorzieningen en wordt ingegaan op de bestedingen die met het gebruik van dergelijke voorzieningen gepaard gaan.

Hoofdstuk 8 wijkt enigszins af van de overige hoofdstukken. Vanwege de belangen die zowel natuur als recreatie hebben in de Waddenzee, zijn in de vragenlijst een aantal vragen opgenomen die specifiek betrekking hebben op de Waddenzee. Deze vragen worden in dit hoofdstuk behandeld.

Hoofdstuk 9 tenslotte, geeft de conclusies en aanbevelingen van het rapport weer. Tevens wordt in dit hoofdstuk op basis van de uitkomsten van het onderzoek een profielschets gegeven van de recreatietoervaart in Nederland.

2 OPZET EN UITVOERING VAN HET VELDWERK

2.1 Onderzoeksmethode

Genoemde onderzoeksvragen vereisen een daarop afgestemd empirisch onderzoek in de vorm van een interview onder toervaarders.

In een eerste verkennende fase, die door DLO-Staring Centrum in augustus 1992 is uitgevoerd, zijn proefinterviews afgenomen onder een kleine twintig toervaarders in Noord-West Overijssel. De proefinterviews dienden ervoor om de vraagstelling uit te testen en om de consistentie en tijdsduur van de vragenlijst vast te stellen.

De tweede, empirische fase heeft in de zomer van 1993 plaatsgevonden. Een groot aantal toervaarders is door middel van een gestructureerde vragenlijst geïnterviewd. Over de uitkomsten van deze interviews wordt in dit rapport verslag gedaan.

Omdat het onderzoek min of meer algemeen geldende antwoorden op de gestelde onderzoeksvragen voor de vier onderscheiden groepen toervaarders dient te geven, zijn voor elk type toevaarder één à drie watersportregio's in Nederland geselecteerd voor de afname van de interviews. De onderzoeksresultaten als geheel zijn daardoor meer algemeen geldig dan wanneer in slechts één regio alle vier de groepen toervaarders zouden zijn ondervraagd. In het totaal zijn er in zeven verschillende watersportregio's interviews afgenomen. Deze interviews zijn uitsluitend afgenomen onder de groep van toervaarders die in de betreffende regio specifiek voorkomt. In één regio zijn twee groepen toervaarders ondervraagd. Voor de afname van het interview is in eerste instantie de schipper benaderd. Bij afwezigheid van de schipper is zijn of haar plaatsvervanger ondervraagd. De toervaarders zijn ongeacht hun nationaliteit benaderd voor deelname aan het interview. De vragenlijst is voor dit doel vertaald in het Engels en het Duits.

Bepaalde typen vaartuigen zijn niet bij het onderzoek betrokken, omdat ze buiten de onderscheiden groepen toervaarders vallen. Dit betreft de vaartuigen die handmatig worden voortbewogen, zoals kano's en roeiboten. Ook vaartuigen met een specifiek karakter zijn buiten het onderzoek gehouden, hoewel ze in principe als een zeil- of motorboot zouden kunnen worden aangemerkt. Dit betreft visbootjes (met hulpmotor), rubberbootjes (met hulpmotor), jetski's, speedboten, (voormalig) beroepszeilvaartuigen (Bruine Vloot e.d.), (voormalig) beroepsmotorvaartuigen, boten van zeilscholen/-kampen en surfplanken.

2.2 Opzet van het interview

Bij de afname van de interviews is gebruik gemaakt van een gestructureerde vragenlijst, waarbij de vragen zoveel mogelijk zijn voorgecodeerd. Ook is er gebruik gemaakt van automatische doorverwijzingen. Bij vragen met veel antwoordcategorieën kon degene die werd ondervraagd deze antwoordcategorieën meelezen op een speciale kaart. Naast algemene persoonskenmerken, bootkenmerken en vragen over het vaargedrag en het walgebruik is ook gevraagd om de route die is gevaren op een kaart weer te geven. Zowel de route van de gehele toertocht als van de laatst gevaren dagtocht zijn op speciale routekaarten ingetekend. De rapportage van de uitkomsten van deze beide routevragen valt buiten het bestek van dit onderzoek. Verwerking, analyse en rapportage

van de beide routevragen zal plaatsvinden onder auspiciën van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In aanhangsel 1 staat de volledige vragenlijst weergegeven.

2.3 Opzet van het veldwerk en steekproeftrekking

Om met de beschikbare middelen, een zo representatief mogelijk beeld te krijgen van de vier onderscheiden groepen toervaarders, is gekozen voor een getrapte steekproeftrekking. Dat wil zeggen dat er eerst onderzoeksregio's zijn vastgesteld, waarbij per regio is aangegeven welke groep van toervaarders in de betreffende regio zou worden ondervraagd (paragraaf 2.3.1). Vervolgens is binnen iedere regio getracht om een aselechte steekproef te trekken uit de aldaar aanwezige onderzoekspopulatie. De beste manier om een aselechte steekproef te trekken zou zijn door op strategische knooppunten (van vaarroutes) in de regio, waar iedereen te zijner tijd wel langs moet varen (bijvoorbeeld bij bruggen en sluizen) aselekt opvarenden van de betreffende doelgroep te benaderen voor de afname van een interview. De lengte van de vragenlijst was echter zodanig dat de afname van de vragenlijst naar verwachting, beduidend meer tijd in beslag zou nemen dan de gemiddelde wachttijd voor een brug of sluis. De complexiteit van de vragenlijst liet bovendien niet toe dat de vragenlijst overhandigd zou kunnen worden met het verzoek deze ingevuld te retourneren. Bovendien was tijdens de uitvoering van de proefinterviews gebleken dat de schippers van boten die varen, heel slecht te bewegen zijn om naar de wal te komen voor de afname van een interview. De verwachting was dat dit bij het wachten voor bruggen en sluizen eerder moeilijker dan makkelijker zou zijn. Daarom is ervoor gekozen om de interviews af te nemen op locaties waar boten voor wat langere tijd afmeren. De aseleetheid van de steekproef wordt hierdoor echter wel enigszins aangetast, omdat door de keuze van de aanleglocaties waar de interviews worden afgenomen een zekere selectie onder de populatie optreedt. Getracht is deze selectiviteit zo gering mogelijk te houden door binnen iedere regio de interviewlocaties zodanig te kiezen, dat mocht worden verwacht dat degenen die bij de interviewlocaties zouden worden ondervraagd, een goede afspiegeling vormen van de onderzoekspopulatie in die regio. Zo zijn er in regio's met weinig aanlegplaatsen in het landelijk gebied voornamelijk interviewlocaties gekozen in passantenhavens, terwijl in regio's met veel aanlegmogelijkheden in het landelijk gebied ook meer interviewlocaties in het landelijk gebied zijn gekozen (paragraaf 2.3.2).

Er is naar gestreefd om per watersportregio 150 volledige interviews af te nemen onder de voor die regio geselecteerde groep(en) van toervaarders. Voor de steekproeftrekking is bij iedere interviewlocatie de volgende procedure gevolgd. Allereerst is visueel vastgesteld aan de hand van het boottype, of deze in de onderzoekspopulatie valt van de betreffende regio. Vervolgens is de schipper, of bij afwezigheid van de schipper zijn/haar plaatsvervanger benaderd voor deelname aan het interview. Schippers die medewerking weigerden of die al eerder op een andere locatie voor hetzelfde onderzoek bleken te zijn ondervraagd, werd geen interview afgenomen. Ook vielen de respondenten af, die aangaven op de ochtend van het interview uit hun thuishaven (vaste ligplaats) te zijn vertrokken en er dezelfde avond weer in te zullen terugkeren. Het betrof dan dagtochtvaarders en niet toervaarders. Nadat een interview was afgerond werd vervolgens de dichtstbijzijnde boot voor een interview benaderd, of werd gewacht totdat een nieuwe boot bij de interviewlocatie afmeerde. De interviews zijn alleen afgenomen op werkdagen en hoofdzakelijk tussen 13.00 uur en 21.00 uur.

2.3.1 Keuze onderzoeksregio's

Voor de keuze van de onderzoeksregio's zijn de volgende criteria opgesteld:

- de regio dient zodanig te kunnen worden begrensd dat er sprake is van ruimtelijke en functionele samenhang van het vaarwater binnen de regio;
- de regio moet momenteel al een belangrijke functie vervullen voor de watersport;
- de vier onderscheiden typen toervaarders moeten elk, in minimaal één regio specifiek aanwezig zijn;
- de regio's dienen verspreid over Nederland te liggen;
- de Waddenzee is vanwege de specifieke relatie aldaar tussen de watersport en de natuur als onderzoeksregio toegevoegd. Een aantal vragen uit het interview zijn in verband hiermee alleen gesteld aan de respondenten in de Waddenzee.

Voor de afname van de interviews zijn uiteindelijk naast de Waddenzee nog zes andere watersportregio's, verspreid over Nederland, geselecteerd. Alle regio's zijn bij uitstek geschikt voor één of meer van de vier onderscheiden typen toervaarders. Bovendien verschillen de regio's onderling qua karakter van het vaarwater en in het aanbod van walvoorzieningen en recreatieve voorzieningen. De volgende gebieden zijn per onderscheiden type toevaarder geselecteerd:

1. Zeilers groot vaarwater:
 - Waddenzee;
 - IJsselmeer;
 - Oosterschelde.
2. Zeilers op meren en plassen:
 - Friese merengebied.
3. Motorbootvaarders op meren en plassen:
 - Hollands plassengebied;
 - Friese merengebied.
4. Motorbootvaarders op rivieren en kanalen:
 - Gronings-Drents kanalengebied;
 - het zuidelijke deel van de Maas.

De begrenzing van de regio's wordt weergegeven in aanhangsel 2.

Uit het overzicht blijkt dat in één watersportregio (Friese merengebied) zowel zeilers (op meren en plassen) als motorbootvaarders (op meren en plassen) zijn ondervraagd. Deze regio is namelijk voor beide typen toervaarders zeer geschikt.

Aanvankelijk zouden in het Hollands plassengebied evenals in het Friese merengebied, zeilers op meren en plassen worden ondervraagd, maar bij de uitvoering van het veldwerk deed zich hier echter een complicatie voor. Het bleek dat op de interviewlocaties in het Hollands plassengebied het aantal toervaarders met motorboten het aantal toervaarders met zeilboten verre overtrof. Er is toen besloten om in het Hollands plassengebied naast toerzeilers ook de toervaarders met motorboten bij het onderzoek te betrekken. Uiteindelijk zijn in deze regio ruim tienmaal zoveel motorboten als zeilboten bij het onderzoek betrokken, zodat het Hollands plassengebied als een regio dient te worden beschouwd waarin motorbootvaarders op meren en plassen zijn ondervraagd. Het aantal regio's waarin zeilers dan wel motorbootvaarders zijn ondervraagd is zodoende in evenwicht gekomen (elk vier).

2.3.2 Keuze interviewlocaties

Zoals reeds in paragraaf 2.3 is aangegeven, is getracht bij de keuze van de interviewlocaties zoveel mogelijk aan te sluiten bij de in de betreffende regio aanwezige aanlegplaatsen. Zo zijn bij de Waddenzee, het IJsselmeer, de Oosterschelde en de Maas alleen interviewlocaties gekozen in jachthavens met passantenplaatsen, omdat er in deze regio's nauwelijks tijdelijke aanlegplaatsen buiten de jachthavens aanwezig zijn. In het Gronings-Drents kanalengebied is naast een tweetal locaties in jachthavens, één locatie gekozen met tijdelijke aanlegplaatsen nabij een brug/sluizencomplex (Dieverbrug). In Friesland en in het Hollands plasseengebied zijn zowel jachthavens als eilanden met tijdelijke aanlegplaatsen die alleen per boot kunnen worden bereikt, als interviewlocatie uitgekozen. Bovendien zijn in het Hollands plasseengebied gedurende enige dagen bij wijze van experiment interviews afgenomen bij de sluis van Leidschendam. Deze locatie is opgenomen omdat hier nog wel eens wachttijden voorkomen, waardoor boten langs de oever afmeren en zodoende voor een interview kunnen worden benaderd. Voor een overzicht van alle interviewlocaties wordt verwezen naar aanhangsel 3.

2.4 Uitvoering van het veldwerk

De afname en codering van de interviews is uitgevoerd door de Stichting Voor Ruimtelijk Onderzoek en Marketing (STOGO) te Utrecht. Aangezien het streven was om per regio 150 volledige interviews af te nemen onder de voor die regio geselecteerde groep(en) van toervaarders, moesten er in het totaal 1200 interviews worden afgenomen. Op iedere interviewlocatie moest ongeveer een gelijk aantal interviews worden afgenomen. Bij de planning van de interviews is ervan uitgegaan dat onder normale omstandigheden alle interviews in één werkweek zouden kunnen worden afgenomen. Daarnaast werd nog rekening gehouden met een zekere uitloop in de erop volgende werkweek. De afname van de interviews was gepland voor de laatste week van juli (26 tot en met 30 juli), met eventuele uitloop in de week van 2 tot en met 6 augustus. Zowel de bouwvakvakantie als de schoolvakantie zijn in die periode voor geheel Nederland van kracht, zodat het onderzoek hierdoor niet zou worden beïnvloed.

De weersomstandigheden in de zomer van 1993 waren de watersporters evenwel niet gunstig gezind. Zowel juli als augustus waren te koud, te nat en te somber. De laatste week van juli was reeds de vierde opeenvolgende week met slecht weer. Voor een overzicht van de weersomstandigheden gedurende de interviewperiode wordt verwezen naar aanhangsel 4. Bij de afname van de interviews bleek weldra dat het op het water rustiger was dan in voorgaande jaren. Uit tellingen van recreatievaartuigen die Rijkswaterstaat jaarlijks op 25 vaste telpunten laat verrichten, komt naar voren dat in 1993 het aantal passages van recreatievaartuigen met 5,8% is gedaald ten opzichte van 1992 (Rijkswaterstaat, 1993). Het aantal boten dat aanwezig was op de geplande interviewlocaties was met name op een aantal binnenwateren lager dan ingeschat. Zo waren vooral op de Maas en in het Hollands plasseengebied minder boten aanwezig dan gebruikelijk voor de tijd van het jaar. Bij de meer landelijk gelegen interviewlocaties (zoals op de eilandjes in Friesland) bleken zelfs vrijwel geen boten meer aanwezig te zijn. Vanwege de drassige oevers en de harde wind waren de tijdelijke aanlegplaatsen vrijwel onbruikbaar. Er werd op grote schaal uitgeweken naar de beschutting van de bebouwde kommen. Bij de grote wateren (Oosterschelde, IJsselmeer en de Waddenzee) waren de interviewlocaties echter wel goed bezet, hoewel de "verversing" van de passanten enigszins tegenviel, doordat er vanwege het slechte weer minder vaak kon worden uitgevaren.

Om toch voldoende interviews af te kunnen nemen zijn, behalve bij de grote wateren, extra interviewlocaties geselecteerd, vooral in de nabijheid van steden en/of dorpen. Deze extra interviewlocaties zijn in aanhangsel 3 met een * gemarkeerd. Voorts is de afnameperiode van de interviews met één week extra verlengd. Deze maatregelen hebben ertoe geleid dat in iedere regio het geplande aantal interviews bij benadering ook daadwerkelijk is afgenomen.

In hoeverre de afselectie van de steekproef onder deze maatregelen heeft geleiden valt niet goed te zeggen. Enerzijds is de diversiteit van de interviewlocaties afgenomen, anderzijds is het aantal interviewlocaties juist weer toegenomen. Verwacht mag worden dat de weersomstandigheden niet al te veel invloed hebben gehad op de beantwoording van de interviewvragen. De meeste vragen zijn namelijk of weersafhankelijk, of hebben betrekking op een lange tijdsperiode. De vragen die waarschijnlijk het meest door de weersomstandigheden zijn beïnvloed, zijn de vragen die betrekking hebben op de laatste gevaren dagroute en de totale meerdaagse route. Bij de rapportage en interpretatie van deze beide vragen door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal hiermee zo mogelijk rekening worden gehouden.

2.5 Aantal afgenomen interviews

Volgens de oorspronkelijke planning dienden er 1200 interviews te worden afgenomen, per regio 150 volledige interviews onder de voor die regio geselecteerde groep(en) van toervaarders. Het daadwerkelijke aantal volledig afgenomen interviews per onderzoeksregio en per doelgroep staat weergegeven in Tabel 1. In aanhangsel 3 wordt bovendien het aantal afgenomen interviews per interviewlocatie weergegeven.

Tabel 1 Aantal afgenomen interviews per doelgroep per regio

Doelgroep	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
Zeilers op groot vaarwater	148	142	149						439
Zeilers op klein vaarwater				152			13		165
Motorbootvaarders op meren en plassen					144	131			275
Motorbootvaarders op rivieren en kanalen							143	145	288
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Uit Tabel 1 blijkt dat in de meeste onderzoeksregio's het geplande aantal interviews (150) net niet is gehaald. De afwijkingen zijn echter dermate gering dat dit geen grote afbreuk doet aan de analyse mogelijkheden. Zoals reeds in paragraaf 2.3.1 is aangegeven, is in het Hollands plasseengebied iets bijzonders aan de hand geweest. Volgens de oorspronkelijke opzet zouden in deze regio toerzeilers worden ondervraagd. Maar door een gebrek aan toervaarders met een zeilboot, zijn tevens motorbootvaarders ondervraagd. Uiteindelijk zijn er zelfs tienmaal zoveel motorbootvaarders ondervraagd als zeilers. De doelgroep in deze regio is hierdoor een andere geworden dan oorspronkelijk was voorzien. Om ook in deze regio toch een steekproef van voldoende omvang te houden, worden bij de analyse van het Hollands plasseengebied de dertien ondervraagde zeilers bij de 131 motorbootvaarders gevoegd. Hierdoor is het mogelijk

dat er een lichte vertekening optreedt bij de beantwoording van die vragen, waarbij verwacht mag worden dat het boottype van invloed is op de beantwoording van de desbetreffende vraag. Overigens zijn veel van de gestelde interviewvragen onafhankelijk van het boottype.

De gemiddelde tijd die de afname van het interview vergde, bedroeg 35 minuten. Voor de meeste schippers vormde dit geen probleem. Er is slechts één interview afgebroken omdat afname van de vragenlijst teveel tijd in beslag nam. De totale omvang van de non-response bedraagt 248. Van deze 248 bleken er 25 niet in aanmerking te komen voor het onderzoek omdat ze een dagtocht maakten en niet een meerdaagse toertocht, 23 bleken al eerder op een andere locatie voor hetzelfde onderzoek te zijn ondervraagd, 199 weigerden deelname aan het onderzoek en 1 interview werd zoals gemeld afgebroken wegens een gebrek aan tijd van de respondent. De totale omvang van de non-response bedraagt minder dan 18%, hetgeen opmerkelijk laag genoemd mag worden.

In de hierna volgende hoofdstukken wordt uitvoerig ingegaan op de resultaten van het interview. Ter wille van de leesbaarheid en vergelijkbaarheid van de resultaten is ernaar gestreefd om de tabellen zo uniform mogelijk weer te geven. Dit is vorm gegeven door de bij het onderzoek betrokken regio's als uitgangspunt te nemen bij de opzet van de tabellen. In de tabellen zijn die regio's naast elkaar geplaatst, waarvan verwacht mag worden dat ze overeenkomsten vertonen in het gebruik dat de watersport ervan maakt (zie bijvoorbeeld Tabel 1). Zo staat de Waddenzee enerzijds naast de Oosterschelde en anderzijds naast het IJsselmeer en staat het IJsselmeer op zijn beurt tussen de Waddenzee en de Friese meren. Bij de regio's waarin motorbootvaarders zijn ondervraagd staan beide plassengebieden (Friese meren en Hollands plassengebied) bij elkaar en het Gronings-Drents kanalengebied en de Maas. De beide doelgroepen die in de Friese meren zijn ondervraagd staan eveneens naast elkaar. Bij deze indeling zijn tevens in de eerste vier regio's zeilboten bij het onderzoek betrokken en bij de laatste vier motorboten.

Bij de interpretatie van de tabellen dienen de volgende kanttekeningen te worden geplaatst. Omdat in iedere regio een selecte groep van toervaarders, afhankelijk van het boottype is ondervraagd, geven de tabellen slechts een beeld van dat type toervaarder die in de betreffende regio is ondervraagd. Het is dan ook niet zo dat op basis van de tabellen een volledig overzicht wordt verkregen van alle recreatietoervaarders in de onderscheiden regio's. Omdat het absolute aantal van de onderscheiden typen toervaarders per regio onbekend is, kunnen er bovendien geen nauwkeurige uitspraken worden gedaan over de gehele recreatietoervaart in Nederland. De laatste (totaal) kolom in de tabellen die in de volgende hoofdstukken worden gepresenteerd heeft dan ook slechts betrekking op de resultaten van de totale onderzoekspopulatie en mag niet zonder meer worden geïnterpreteerd als representatief voor de totale recreatietoervaart in Nederland.

3 POPULATIEKENMERKEN

3.1 Kenmerken van de respondenten

In deze paragraaf worden een aantal kenmerken besproken van degenen bij wie het interview is afgenomen. In vrijwel alle gevallen betreft dit kenmerken van de schippers, omdat deze selectief voor het interview zijn benaderd. Slechts bij afwezigheid van de schipper is zijn/haar plaatsvervanger ondervraagd.

Als eerste kenmerk wordt het land waar de ondervraagden woonachtig zijn in beschouwing genomen (Tabel 2).

Tabel 2 Verdeling (%) naar land van vestiging van de respondent, per regio

Land van vestiging	Oosterschelde ZB	Waddenzee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. kanalen MB	Maas MB	Totaal
Nederland	83	87	83	95	86	98	84	92	89
Duitsland	3	11	14	5	12	1	15	4	8
België	4	0	1	0	1	1	0	1	1
Engeland	9	2	1	0	0	0	1	1	2
Frankrijk	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Overig	1	0	0	0	1	0	1	1	0
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Het overgrote deel van de respondenten woont in Nederland (89%). In het Hollands plassengebied is zelfs 98% van de ondervraagden woonachtig in Nederland. In het totaal zijn er 133 respondenten woonachtig in het buitenland bij het onderzoek betrokken. Duitsers (71%) vormen hiervan de grootste groep, op afstand gevolgd door Engelsen (15%) en Belgen (8%). Inwoners uit andere landen zijn slechts monjesmaat aangetroffen. Duitsers met een zeilboot vormen vooral op het IJsselmeer (14%) en de Waddenzee (11%) een substantieel deel van de onderzoekspopulatie. Duitsers met een motorboot zijn opvallend vaak ondervraagd in het Gronings-Drents kanalen gebied (15%) en het Friese merengebied (12%). Opvallend weinig Duitsers zijn aangetroffen in het Hollands plassengebied (1%), de Oosterschelde (3%) en de Maas (4%). Gezien de ligging van de Maas is dit laatste enigszins verwonderlijk. In de Oosterschelde zijn opvallend veel Engelsen, maar ook Belgen ondervraagd. Blijkbaar vormt de Oosterschelde een aantrekkelijk doelgebied voor zeilers afkomstig uit beide genoemde landen. Voor het overige zijn slechts zeer incidenteel respondenten woonachtig in het buitenland in de onderzoekspopulatie aangetroffen.

De leeftijdsverdeling van de respondenten wordt in Tabel 3 weergegeven. Uit de tabel blijkt dat tweederde van de respondenten een leeftijd heeft tussen de veertig en vijfenzeftig jaar. De leeftijdsverdeling verschilt echter significant per regio. Zo zijn er relatief veel jeugdige respondenten (jonger dan 30 jaar) met een zeilboot ondervraagd in het Friese merengebied. In de getijdewateren (Oosterschelde en Waddenzee) komen relatief veel respondenten voor van middelbare leeftijd (40 tot 50 jaar). Respondenten van 50 jaar en ouder zijn vooral aangetroffen op motorboten op kleinschalige binnenwateren (Hollands plassengebied, de Maas en het Gronings-Drents kanalen gebied).

In het Gronings-Drents kanalen gebied is zelfs bijna tweederde van de respondenten ouder dan 50 en 23% is ouder dan 65. Dit verschil in de leeftijdsverdeling van (hoofdzakelijk) de schippers per regio duidt erop dat de verschillende watersportregio's voor bepaalde groepen van watersporters aantrekkelijker zijn dan voor andere groepen.

Tabel 3 Verdeling (%) naar leeftijd van de respondent, per regio

Leeftijd respondent (jaren)	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
15 - 29	9	10	11	29	7	10	2	3	10
30 - 39	14	13	25	27	21	21	13	10	18
40 - 49	54	47	39	27	35	29	20	43	37
50 - 64	22	28	21	16	32	32	42	37	29
65 en ouder	1	2	5	2	4	8	23	6	6
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	147	142	126	147	141	134	142	145	1124

$\chi^2 (28) = 204,9; p < 0,001$ ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Ook het aantal jaren dat de respondenten reeds hebben gevaren verschilt significant per regio (Tabel 4). Respondenten met relatief weinig 'vaarjaren' (minder dan 10) zijn vooral aangetroffen op motorboten in Friesland en in het Hollands plassen gebied.

Tabel 4 Verdeling (%) van het aantal jaren dat de respondent reeds vaart, per regio

Vaarervaring (jaren)	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
1 - 4	8	3	11	12	23	15	9	8	11
5 - 9	9	9	11	11	15	19	9	12	12
10 - 19	27	27	30	36	25	32	33	37	31
20 - 29	24	26	25	23	22	20	28	21	24
> 29	32	36	24	18	14	15	21	21	23
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	151	143	144	142	145	1164

$\chi^2 (28) = 79,2; p < 0,001$ ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Respondenten met veel jaren vaarervaring (minstens 30 jaar) worden relatief vaak aangetroffen op de getijdewateren (Oosterschelde en Waddenzee). Dit zijn tevens de regio's waar relatief weinig respondenten met weinig jaren vaarervaring aanwezig zijn. Er is derhalve een duidelijke relatie aanwezig tussen de aard van het vaarwater en de ervarenheid van de schipper. Naarmate de ervarenheid van de schipper toeneemt, worden die gebieden opgezocht die meer eisen stellen aan de capaciteiten van de schipper. Dat de leeftijd van de schipper hier weer grenzen aan stelt is in Tabel 3 al naar voren gekomen. Respondenten van 65 jaar en ouder zijn nauwelijks meer aangetroffen in zowel de Oosterschelde als de Waddenzee. De respondenten op het IJsselmeer tenslotte, vormen qua aantal jaren dat ze reeds varen, een vrijwel perfecte afspiegeling van de totale onderzoekspopulatie.

3.2 Kenmerken van de opvarenden

In Tabel 5 wordt het aantal personen aan boord weergegeven. Dit gegeven blijkt significant te verschillen per onderzoeksregio, hoewel de verschillen in het gemiddelde aantal opvarenden per regio betrekkelijk gering zijn. Op ruim de helft van de boten zijn maar 1 of 2 personen aanwezig (inclusief de respondent). In het Gronings-Drents kanalengebied zijn zelfs op bijna tweederde van de boten maar 1 à 2 personen aangetroffen. Dit is tevens de regio waar de meeste respondenten van 65 jaar en ouder zijn aangetroffen.

Tabel 5 *Verdeling (%) van het aantal opvarenden (inclusief de respondent) en het gemiddelde aantal opvarenden, per regio*

Aantal opvarenden	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
1 - 2	45	49	54	40	47	57	64	49	51
3	18	10	15	15	17	19	11	22	16
4	30	33	22	32	25	21	20	19	25
> 4	8	9	9	13	10	4	5	10	9
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167
gemiddeld aantal opvarenden	3,0	3,0	2,9	3,2	3,0	2,7	2,7	3,0	2,9

Chi² (21) = 47,7; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

De hoogste bezettingsgraad blijken zeilboten in het Friese merengebied te hebben. Bij 45% van de zeilboten aldaar, zijn 4 of meer mensen aan boord. Gemiddeld zijn er daar 3,2 personen aan boord, tegenover gemiddeld 2,9 voor de gehele onderzoekspopulatie. Ook op de Waddenzee is het aantal boten met 4 of meer personen aan boord relatief hoog (42%). Bij het IJsselmeer komt de verdeling van het aantal personen aan boord aardig overeen met die van de totale onderzoekspopulatie.

In Tabel 6 wordt aangegeven, met welk percentage een bepaalde leeftijdscategorie in de totale populatie van de opvarenden voorkomt. Zo blijkt bijvoorbeeld dat in de Oosterschelde bij 12% van de bij het onderzoek betrokken boten er één of meerdere personen tussen de nul en vijf jaar oud aan boord is.

Tabel 6 *Percentage van de bemanningen waarin genoemde leeftijdscategorie voorkomt, per regio*

Leeftijdscategorieën (jaren)	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
0 - 5	12	9	9	20	13	10	6	6	11
6 - 15	35	32	28	36	27	22	22	27	29
16 - 30	28	31	33	41	24	25	10	26	27
31 - 45	55	49	53	49	58	41	32	52	49
46 - 60	49	51	41	29	41	47	51	52	45
> 60	3	5	5	7	11	19	41	18	14
Totaal	182	177	169	184	174	164	162	181	175
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Bij bijna de helft van de bij het onderzoek betrokken boten (49%) blijken één of meerdere personen tussen de 31 en 45 jaar aan boord te zijn. Bovendien zijn er bij 45% van de bij het onderzoek betrokken boten één of meerdere personen aanwezig die tussen de 46 en 60 jaar oud zijn. Hiermee wordt duidelijk aangegeven dat de watersport blijkbaar vooral beoefend wordt door dertig-plussers en mensen van middelbare leeftijd. Ook blijkt uit de tabel dat op zeilboten de opvarenden gemiddeld jonger zijn dan op motorboten. De grootste verschillen zijn aanwezig tussen de opvarenden op zeilboten in het Friese merengebied enerzijds en de opvarenden op motorboten in het Gronings-Drents kanalen gebied anderzijds. Zo zijn op 20% van de zeilboten in het Friese merengebied kinderen tussen de 0 en 5 jaar aanwezig, terwijl dit in het Gronings-Drents kanalen gebied slechts bij 6% van motorboten het geval is. Daarentegen zijn bij 41% van de motorboten in het Gronings-Drents kanalen gebied 60-plussers aan boord, terwijl dit in Friesland maar bij 7% van de zeilboten het geval is. Het minst vaak worden 60-plussers overigens aangetroffen op de grote wateren als de Oosterschelde, de Waddenzee en het IJsselmeer. De aard van het vaarwater zal hierbij waarschijnlijk een belangrijke rol spelen.

4 BOOTKENMERKEN

4.1 Boottype

In Tabel 7 wordt weergegeven met welk type vaartuig de respondenten varen. Omdat de respondenten in iedere regio zijn geselecteerd afhankelijk van het boottype, geeft de tabel uiteraard geen representatief beeld van het voorkomen van alle onderscheiden boottypen in iedere regio.

Tabel 7 *Verdeling (%) van de bij het onderzoek betrokken boten naar type, per regio*

Boottype	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
Open zeilboot	0	1	1	14	0	1	0	0	2
Kajuit zeilboot	100	99	99	86	0	8	0	0	50
Open motorboot	0	0	0	0	1	1	0	1	0
Kajuit motorboot	0	0	0	0	99	90	100	99	48
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Omdat er uiteindelijk in vier regio's opvarenden van zeilboten voor het onderzoek zijn benaderd en eveneens in vier regio's opvarenden van motorboten zijn ondervraagd, is het aandeel van zeil- en motorboten in de steekproef ongeveer in evenwicht. Het geringe verschil wordt veroorzaakt doordat, zoals reeds in paragraaf 2.3.1 staat vermeld, in het Hollands plassengebied oorspronkelijk zeilers bij het onderzoek zouden worden betrokken, maar uiteindelijk voornamelijk opvarenden van motorboten zijn ondervraagd. De zeilboten die in het Hollands plassengebied bij het onderzoek zijn betrokken worden overigens gewoon meegenomen in het onderzoek, zoals reeds in paragraaf 2.5 uiteengezet is.

Het aandeel van de open zeilboten en de open motorboten in de steekproef is beperkt. Alleen in het Friese merengebied maken de open zeilboten een substantieel deel uit van de onderzoekspopulatie aldaar (14%). Op de grote wateren waar zeilers zijn benaderd voor het interview, zijn nauwelijks toervaarders met een open zeilboot aangetroffen. Het is niet uitgesloten dat de weersgesteldheid gedurende de onderzoeksperiode (zie aanhangsel 4) het aandeel van de open zeilboten in de steekproef in een aantal gevallen nadelig heeft beïnvloed. Het aandeel van de open motorboten in de regio's waar motorbootvaarders zijn ondervraagd, is zelfs nog beduidend kleiner. Op zich is dat niet zo verwonderlijk, omdat er maar weinig open motorboten zijn (buiten vis- en speedboten) waarmee een toertocht kan worden gemaakt.

4.2 Bootafmetingen

In deze paragraaf worden de afmetingen besproken van de boten waarmee de respondenten varen. Als eerste wordt in Tabel 8 de lengte van de boten weergegeven. De lengte van de boten blijkt redelijk gelijkmatig te zijn verdeeld over de gehanteerde klasse-indeling. De bootlengte blijkt significant te verschillen per regio. Boten met een lengte tussen de 3 en 7 meter komen relatief weinig voor (9%). Alleen bij de zeilboten in Friesland valt bijna een kwart van de boten in deze klasse. Het feit dat in deze regio

Tabel 8 Verdeling (%) van de bootlengte, per regio

Bootlengte (meters)	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
3 < 7	5	9	8	24	2	15	2	3	9
7 < 8	16	16	12	33	16	17	15	6	17
8 < 9	32	16	25	20	14	17	22	11	20
9 < 10	24	20	30	13	20	23	24	17	21
10 < 11	18	19	14	5	26	12	18	20	16
=> 11	5	20	10	5	22	17	20	42	18
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	148	152	144	144	143	145	1166

Chi² (35) = 237,7; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

14% respondenten in een open zeilboot vaart, verklaart het relatief grote aandeel van kleine boten in Friesland. In het algemeen hebben de motorboten een grotere lengte dan de zeilboten. Zo heeft op de Maas zelfs 42% van de motorboten een lengte van 11 meter of meer. Van de regio's waar zeilboten zijn geselecteerd blijken op de Waddenzee de afmetingen van de zeilboten het grootste te zijn, 20% van de boten aldaar heeft een lengte van minimaal 11 meter.

De breedte van de boten verschilt eveneens significant per regio (Tabel 9). Ruim tweederde van de boten heeft een breedte tussen de 2,5 en de 3,5 meter. Uit de tabel valt duidelijk af te leiden dat zeilboten in het algemeen wat smaller zijn dan motorboten. Dit hangt uiteraard ook samen met de geringere lengte van de zeilboten. In de regio's waar zeilers zijn ondervraagd komen de rankste boten voor in Friesland en de breedste in de Waddenzee. De zeilboten op het IJsselmeer en de Waddenzee nemen een tussenpositie in. Deze volgorde sluit goed aan op de aard van het vaarwater. Naarmate de schaal van het vaarwater kleiner is, neemt tevens de afmeting van de boot af. In de regio's met motorboten komen de breedste boten voor op de Maas, gevolgd door Friesland. Waarom de motorboten op de Maas significant groter zijn dan elders (zowel qua lengte als qua breedte), valt niet goed te verklaren.

Tabel 9 Verdeling (%) van de breedte van de boot, per regio

Boott breedte (meters)	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
< 2,5	9	16	13	34	11	17	4	4	14
2,5 < 3,0	43	23	38	37	18	34	28	17	30
3,0 < 3,5	39	32	33	17	47	36	54	43	38
=> 3,5	9	29	15	12	24	13	15	35	19
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	150	144	144	143	145	1165

Chi² (21) = 181,7; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

In Tabel 10 wordt de diepgang van de boten weergegeven. De gehanteerde klassegrenzen in Tabel 10 komen voor zover relevant, overeen met de normering van doorvaartmaten voor toervaarwateren, zoals weergegeven in de Beleidsvisie Recreatie-toervaart in Nederland (BRTN) (Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij et al., 1990). Ook de diepgang van de boten verschilt significant per regio. Dit verschil in

diepgang per regio wordt voor een deel veroorzaakt doordat er een significant verschil in diepgang is tussen zeil- en motorboten (zeilboten hebben een grotere diepgang). Maar ook als alleen die regio's onderling worden vergeleken waar of zeil- of motorboten bij het onderzoek zijn betrokken, blijken er significante verschillen te zijn. Van de regio's waar zeilboten bij het onderzoek zijn betrokken, worden in Friesland de meeste boten aangetroffen met een geringe diepgang (44% van de zeilboten aldaar heeft een diepgang van maximaal 0,90 m). Op de Waddenzee heeft bijna eenderde van de boten deze diepgang. Op het IJsselmeer en de Oosterschelde heeft ongeveer de helft van de boten een diepgang van minimaal 1,40 m. De diepgang van het betreffende vaarwater is uiteraard bepalend voor de (maximale) diepgang van de boten in de betreffende regio.

Tabel 10 Verdeling (%) van de diepgang van de boot, per regio

Diepgang (meters)	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Or. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
< 0,91	6	30	9	44	56	61	56	33	37
0,91 - 1,10	12	16	11	23	28	23	25	41	22
1,11 - 1,40	28	25	32	26	15	12	13	22	22
1,41 - 1,50	20	8	18	2	0	2	0	2	7
1,51 - 1,75	23	9	17	5	1	1	3	2	8
1,76 - 1,90	9	9	10	1	0	1	2	1	4
> 1,90	3	4	3	0	0	1	1	0	1
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	150	143	142	143	144	1161

Chi² (42) = 450,4; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

De verschillen in diepgang van de motorboten zijn per regio geringer dan bij de zeilboten, maar desalniettemin significant. Motorboten in Friesland, het Hollands plassengebied en in het Gronings-Drents kanalengebied blijken niet al te veel te verschillen in diepgang. Ruim de helft van de boten heeft een diepgang van minder dan 0,90 m. Alleen op de Maas hebben de boten een enigszins grotere diepgang. Zoals al is opgemerkt is het gehele formaat van de motorboten op de Maas groter dan in de andere regio's.

4.3 Mastgegevens en doorvaarthoogte

In deze paragraaf wordt in eerste instantie ingegaan op de (staande) masthoogte. In het verlengde hiervan wordt het strijken van de mast aan de orde gesteld. Omdat dit alleen betrekking heeft op zeilboten, komen in deze paragraaf dan ook alleen die regio's ter sprake waar uitsluitend opvarenden van zeilboten zijn ondervraagd. De zeilboten die in het Hollands plassengebied zijn meegenomen in de steekproef, worden buiten beschouwing gelaten, omdat hun aantal te gering is om representatief te zijn voor alle zeilboten van toervaarders in die regio.

Deze paragraaf wordt afgesloten met de minimum boothoogte van de boten. Dit gegeven heeft weer betrekking op de totale onderzoekspopulatie.

In Tabel 11 wordt de hoogte van de mast weergegeven. Bijna 40% van de zeilboten heeft een mast met een (staande) masthoogte van meer dan 12 meter en 10% heeft zelfs een mast met een hoogte van meer dan 15 meter. Ook de masthoogte verschilt significant in de vier regio's waar opvarenden van zeilboten zijn ondervraagd. De zeilboten op het binnenwater (Friesland) hebben een beduidend lagere mast dan in de andere drie regio's.

De (staande) masthoogte van de zeilboten in deze drie regio's lijkt onderling niet veel te verschillen. Alleen komen in de Oosterschelde wat minder zeilboten voor met een masthoogte van maximaal 9 meter.

Tabel 11 Verdeling (%) van de (staande) masthoogte van zeilboten, voor regio's met zeilboten

Masthoogte (meters)	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
=> 9,00	7	10	14	40					18
9,01 - 10,00	9	19	10	17					14
10,01 - 12,00	33	27	30	29					30
12,01 - 15,00	41	32	34	10					29
> 15,00	10	13	12	4					10
Totaal	100	100	100	100					100
N =	147	142	149	152					590

Chi² (12) = 103,2; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Ook is gevraagd aan de respondenten, hoe ze de strijikbaarheid van hun mast tijdens een toertocht beoordelen (Tabel 12).

Tabel 12 Verdeling (%) van de beoordeling van de strijikbaarheid van de mast, voor regio's met zeilboten

Strijikbaarheid van de mast	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
redelijk makkelijk strijikbaar	23	27	21	37					27
niet makkelijk strijikbaar	20	27	24	43					29
niet strijikbaar	57	47	55	20					44
Totaal	100	100	100	100					100
N =	148	142	149	152					591

Chi² (6) = 58,1; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Het blijkt dat de beoordeling van de strijikbaarheid van de mast eveneens significant verschilt tussen de regio's. De strijikbaarheid wordt in het Friese merengebied het vaakst als redelijk gemakkelijk beoordeeld (37%), terwijl slechts 20% van de respondenten in Friesland aangeeft hun mast niet te kunnen strijken, tegenover 44% van de gehele populatie. Het ligt voor de hand om de beoordeling van de strijikbaarheid van de mast in verband te brengen met de masthoogte. Uit een correlatieberekening tussen beide variabelen blijkt dat er inderdaad sprake is van een sterke correlatie tussen beide variabelen ($r = 0,137$, $p < 0,001$). Naarmate de mast hoger is, wordt vaker aangegeven dat de mast niet strijikbaar is. Dezelfde correlatieberekening is nogmaals uitgevoerd, nadat die boten uit de populatie zijn verwijderd, waarvan de mast niet strijikbaar is. Uit deze berekening blijkt dat er dan geen noemenswaardige correlatie meer aanwezig is tussen de beoordeling van de strijikbaarheid van de mast (redelijk makkelijk strijikbaar versus niet makkelijk strijikbaar) en de mastlengte ($r = -0,032$).

Ook is gevraagd hoe vaak de mast gemiddeld tijdens een vaarseizoen wordt gestreken. Omdat deze vraag betrekking heeft op een geheel vaarseizoen, is er geen directe relatie tussen deze strijffrequentie en de regio waar men is ondervraagd, omdat het strijken zelf best in een andere regio kan hebben plaatsgevonden. Op de vraag hoe vaak de mast gemiddeld tijdens een vaarseizoen wordt gestreken (Tabel 13), geeft ruim de helft van de ondervraagde toerzeilers met een strijkbare mast aan boord als antwoord de mast

maximaal 1 keer per vaarseizoen te strijken (54%). Ruim eenderde van deze respondenten geeft als antwoord dat de mast geen enkele keer wordt gestreken. Slechts 9% van de ondervraagden strijkt de mast vaker dan 10 keer in een vaarseizoen. Nagegaan is of er een correlatie bestaat tussen de frequentie waarmee de mast wordt gestreken (van de zeilboten met een strijkbare mast) en de hoogte van de mast. Ook uit deze berekening ($r = 0,008$) blijkt dat de masthoogte nagenoeg geen correlatie heeft met het aantal malen dat de mast wordt gestreken.

Tabel 13 *Verdeling (%) van de frequentie waarmee de mast tijdens het vaarseizoen wordt gestreken, voor regio's met zeilboten*

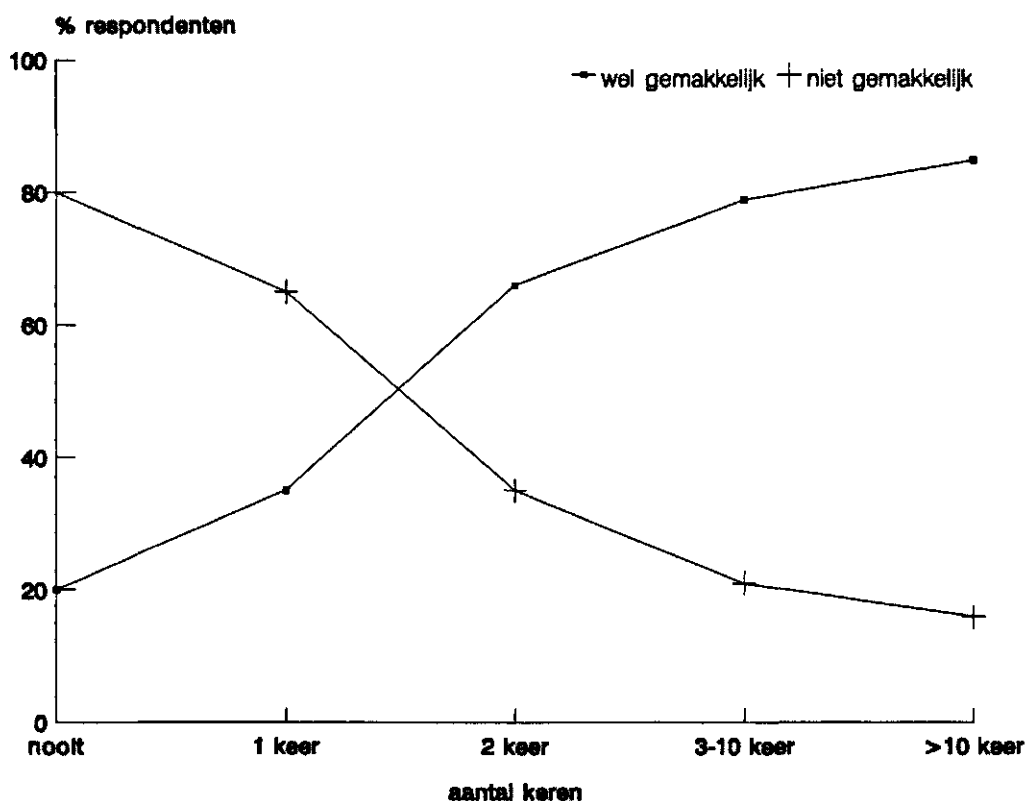
Strijkfrequentie van de mast (per vaarseizoen)	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
nooit	25	28	46	37					34
een keer	23	20	12	22					20
twee keer	17	17	18	10					15
drie t/m tien keer	23	24	17	23					22
vaker dan tien keer	11	11	8	8					9
Totaal	100	100	100	100					100
N =	64	75	86	122					327

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Tenslotte is bekeken of er een verband bestaat tussen de beoordeling van de respondenten omtrent de strijkbaarheid van de mast (redelijk makkelijk strijkbaar versus niet makkelijk strijkbaar) en de daadwerkelijke strijkfrequentie. De correlatiecoëfficiënt ($r = -0,250$, $p < 0,001$) geeft aan, dat er sprake is van een sterke negatieve relatie tussen beide variabelen. Het verband tussen strijkbaarheid en strijkfrequentie wordt weergegeven in Figuur 1.

Uit Figuur 1 blijkt bijvoorbeeld, dat van de respondenten die de mast gedurende het vaarseizoen nooit strijken, 20% hun mast wel makkelijk strijkbaar vinden en 80% hun mast niet makkelijk strijkbaar achten. Bij de respondenten die de mast vaker dan 10 keer per vaarseizoen strijken, ligt dit precies omgekeerd. Ruim 80% van deze respondenten vindt hun mast makkelijk strijkbaar en de overige bijna 20% vindt hun mast niet makkelijk strijkbaar. De conclusie die hieruit kan worden getrokken luidt, dat naarmate de mast makkelijker strijkbaar wordt gevonden, hij ook daadwerkelijk vaker wordt gestreken. De ontwikkeling van makkelijk strijkbare masten kan derhalve een belangrijke bijdrage leveren aan de verbetering van de ontsluiting van watersportgebieden met veel vaste of onregelmatig bediende bruggen. Uiteraard is het noodzakelijk om zorg te dragen voor een zekere minimum doorvaarthoogte bij dergelijke obstakels (zie ook Tabel 14), omdat anders zelfs het aanbrengen van een goed strijkbare mast weinig effect zal hebben op de ontsluiting van het vaarwater voor de watersport.

Tenslotte is bij de totale onderzoekspopulatie nog gevraagd naar de minimum boothoogte van de boot (Tabel 14) bij gestreken mast (indien mogelijk). Doordat een groot aantal zeilboten niet over een strijkbare mast beschikt (44%), is er een aanmerkelijk verschil met de minimum boothoogte van motorboten. Opvallend is dat er veel meer ondervraagden op zeilboten hebben opgegeven niet op de hoogte te zijn van de minimum boothoogte van hun boot dan ondervraagden op motorboten. Een verklaring hiervoor kan zijn dat met motorboten vaker tochten worden ondernomen waarbij vaste bruggen in de route zijn opgenomen, waardoor het noodzakelijk is om op de hoogte te zijn van de minimum boothoogte. Voor zeilboten liggen dergelijke routes uit praktische overwegingen minder voor de hand.



Figuur 1 Strijkfrequentie van de mast in relatie met de beoordeling van de strijkbaarheid van de mast

Tabel 14 Verdeling (%) van de minimum boothoogte, per regio

Minimum (meters)	doorvaarthoogte	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Zuid-Hol- plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
< 2.01		12	18	17	41	10	33	11	5	19
2.01 - 2.40		8	16	7	11	37	40	50	33	25
2.41 - 2.75		10	9	7	12	34	15	28	32	18
2.76 - 3.40		3	3	2	3	13	5	6	18	7
3.41 - 12.00		22	16	26	13	3	4	6	10	12
> 12.00		39	34	32	5	1	0	0	0	14
weet niet		6	4	9	15	2	3	0	1	5
Totaal		100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =		148	142	149	152	144	144	143	145	1167

Chi² (42) = 665.7; p < 0.001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Ook de klassegrenzen in Tabel 14 komen voor zover relevant, overeen met de normering van doorvaartmaten (bootmaten) voor toervaarwateren, zoals weergegeven in de Beleidsvisie Recreatietoervaart in Nederland (BRTN) (Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij et al., 1990). De minimum boothoogte is het hoogst bij zeilers op groot vaarwater (Oosterschelde, Waddenzee, IJsselmeer). Ongeveer eenderde van de zeilboten aldaar heeft een minimum boothoogte van meer dan 12 meter. Dit zijn allemaal boten met niet-strijkbare masten. In het Friese merengebied is de gemiddelde minimum boothoogte van zeilboten beduidend lager. Ruim de helft van de zeilboten in

Friesland heeft een boothoogte van maximaal 2,40 m en is derhalve in principe in staat om onder (vaste) bruggen met een hoogte van 2,50 m door te varen (de bijbehorende brugnormering volgens de BRTN). Opvallend is voorts het relatief hoge percentage weet niet (15%) onder respondenten met een zeilboot in Friesland. De verschillen in minimum boothoogte zijn in de regio's met motorboten beduidend kleiner. Alleen op de Maas is de gemiddelde minimum boothoogte beduidend hoger dan in de andere regio's met motorboten.

Als naar de totale populatie van de motorboten wordt gekeken, heeft ruim de helft van alle motorboten (55%) een minimum doorvaarthoogte nodig van ten hoogste 2,50 m (dit is volgens de BRTN de brugnormering die hoort bij een opbouwhoogte van de boot van maximaal 2,40 m). Is de doorvaarthoogte 3,00 m (dit is volgens de BRTN de brugnormering die hoort bij een opbouwhoogte van de boot van maximaal 2,75 m) dan kan zelfs 82% van alle motorboten in principe passeren.

4.4 Eigendomssituatie

Als laatste kenmerk komt in dit hoofdstuk de eigendomssituatie van de boten in de onderzoeksregio's aan de orde (Tabel 15).

Tabel 15 Verdeling (%) van de eigendomssituatie, per regio

Eigendomssituatie	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
in eigendom	92	92	80	63	73	93	97	96	85
gehuurd/geleend	8	8	20	37	27	7	3	4	15
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	143	143	145	1166

Chi² (7) = 123,1; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

De overgrote meerderheid van de boten is bij de gebruikers in eigendom (85%). Toch verschilt de eigendomssituatie significant per regio. Vooral in het Friese merengebied blijkt een groot deel van zowel de zeilboten (37%) als de motorboten (27%) te zijn geleend of gehuurd. Dit verklaart tevens het hoge percentage onder de toerzeilers in het Friese merengebied dat de minimum boothoogte niet weet (Tabel 14). Bijna de helft van de toerzeilers die in deze regio hun boothoogte niet kennen blijken respondenten met een leen/huurboot te zijn. Ook het IJsselmeer kent een relatief hoog percentage huur-/leenboten (20%). De regio's waarin het percentage boten in eigendom het hoogste is, zijn twee regio's waar motorbootvaarders zijn ondervraagd, namelijk het Gronings-Drents kanalengebied en de Maas. Een reden voor deze hoge percentages kan gelegen zijn in het feit dat het aanbod aan huurboten in deze beide regio's betrekkelijk gering is, in vergelijking tot bijvoorbeeld de provincie Friesland.

5 VAARGEDRAG

5.1 Duur van de toertocht

Om voor het onderzoek in aanmerking te komen dient de respondent, op het moment dat het interview wordt afgenomen, een tocht te maken waarbij minimaal één nacht buiten de (zomer)thuishaven wordt doorgebracht. Bij de duur van de toertocht wordt onderscheid gemaakt tussen het aantal dagen dat de totale toertocht duurt en het aantal dagen waarbij gedurende deze toertocht in de regio wordt gevaren waar het interview plaats vindt. De begrenzing van de regio's staat weergegeven in aanhangsel 2. Indien de gehele toertocht plaatsvindt binnen één onderzoeksregio, is de duur van de totale toertocht derhalve gelijk aan het aantal dagen dat binnen de betreffende regio wordt doorgebracht.

De duur van de totale toertocht (die zich dus tot buiten de onderzoeksregio's kan uitstrekken) wordt besproken in Tabel 16. De duur van de totale toertocht is bepaald door het aantal dagen dat men reeds heeft gevaren en het aantal dagen dat men nog van plan is om te gaan varen, te sommeren. De meeste toertochten hebben een duur van twee tot vier weken. Dit geldt voor vrijwel alle regio's. De motorbootvaarders die in het Gronings-Drents kanalengebied en op de Maas zijn ondervraagd, wijken echter duidelijk af van het gangbare patroon. Zo zijn er in beide regio's nauwelijks respondenten aangetroffen die een toertocht van minder dan één week maken. Op de Maas is 42% van de respondenten bezig met een toertocht van minimaal vier weken. In het Gronings-Drents kanalengebied maakt zelfs 54% van de respondenten een toertocht van minimaal vier weken. Ruim eenderde van de respondenten in deze regio (36%) maakt zelfs een toertocht van meer dan zes weken. De respondenten die in het Gronings-Drents kanalengebied zijn ondervraagd, maken een toertocht van gemiddeld maar liefst 46 dagen. Dit is bijna driemaal zolang als de gemiddelde toertocht van zeilers die op de Friese meren zijn ondervraagd (17 dagen). Het feit dat er relatief veel ouderen in het Gronings-Drents kanalengebied worden aangetroffen (zie paragraaf 3.1), verklaart waarom de hiervoor benodigde hoeveelheid vrije tijd in beginsel geen beletsel hoeft te vormen.

Tabel 16 Verdeling (%) van de duur van de totale toertocht en de gemiddelde tochtduur, per regio

Duur totale toertocht (dagen)	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
1 t/m 7	3	5	10	13	7	5	0	1	6
8 t/m 14	15	9	25	21	20	16	8	5	15
15 t/m 21	33	27	26	37	27	25	20	26	28
22 t/m 28	27	36	22	17	27	31	18	25	25
29 t/m 42	20	18	11	10	14	15	18	30	17
meer dan 42	2	5	6	2	5	8	36	12	10
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	147	141	146	150	143	142	143	140	1152
Gemiddeld aantal dagen	22	24	20	17	22	26	46	31	26

Chi² (35) = 226,7; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Ook is gevraagd naar het aantal dagen dat men reeds in de betreffende onderzoeksregio vaart en het aantal dagen dat men nog van plan is om in de regio door te brengen. De

som van beide antwoorden geeft het aantal dagen dat men verwacht in de regio door te brengen (Tabel 17). Het blijkt dat ruim 80% van de bezoeken aan een regio een duur heeft van maximaal twee weken. De regio's waar relatief veel korte bezoeken (maximaal vier dagen) aan worden gebracht zijn het Hollands plasseengebied (43%), de Oosterschelde (39%) en het IJsselmeer (37%). Gemiddeld vaart men in deze regio's ongeveer één week. Regio's met relatief veel langdurige bezoeken (meer dan twee weken) zijn de Waddenzee (27%), het Friese Merengebied (de motorbootvaarders) (31%) en het Gronings-Drents kanalengebied (33%). In het Gronings-Drents kanalengebied heeft 16% van de respondenten zelfs een geplande verblijfstijd van meer dan vier weken. Gemiddeld vaart men in deze regio gedurende ruim twee weken.

Tabel 17 Verdeling (%) van het aantal dagen dat gedurende de toertocht in de regio wordt doorgebracht en het gemiddelde hiervan, per regio

Duur toertocht in regio (dagen)	Oosterschelde ZB	Waddenzee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollands plassen MB	Gr.Dr. kanalen MB	Maas MB	Totaal
1 t/m 4	39	18	37	18	17	43	19	28	27
5 t/m 7	28	26	34	34	11	20	18	18	24
8 t/m 14	23	30	21	30	41	22	30	40	30
15 t/m 28	10	24	8	17	28	9	17	12	16
meer dan 28	1	3	0	1	3	5	16	2	4
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	145	136	138	150	143	139	142	138	1131

Gemiddeld aantal dagen

Chi² (28) = 175,1; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

5.2 Bezoekfrequentie aan de regio

Het aantal jaren dat de respondenten al varen in de betreffende regio staat vermeld in Tabel 18. Nieuwkomers in een regio zijn in de tabel herkenbaar doordat ze één jaar varen hebben. Het blijkt dat in het Gronings-Drents kanalengebied en de Maas ongeveer een kwart van de respondenten daar voor het eerste jaar vaart. Bijna de helft van de ondervraagden in beide regio's vaart daar pas drie jaar of korter. In aansluiting hierop is het aandeel van respondenten die al meer dan 15 jaar in genoemde regio's varen betrekkelijk laag (respectievelijk 13 en 9%). Het Gronings-Drents kanalengebied en de Maas zijn als watersportregio dan ook nog betrekkelijk nieuw en in ontwikkeling.

Uit Tabel 18 is duidelijk af te lezen wat de traditionele watersportgebieden zijn: het Friese merengebied, het Hollands plasseengebied, het IJsselmeer en de Waddenzee. Deze regio's worden door minimaal een kwart van de in de regio aanwezige toervaarders al meer dan 15 jaar bezocht.

Van de toervaarders die voor het tweede jaar of vaker een bepaalde regio bezoeken, is in Tabel 19 aangegeven hoe frequent ze in de betreffende regio varen.

Tabel 18 Verdeling (%) van het aantal jaren dat al in de regio wordt gevaren

Vaargejaren in regio	Oosterschelde ZB	Waddenzee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. kanalen MB	Maas MB	Totaal
1	12	8	7	10	17	15	25	24	15
2 t/m 3	24	15	17	13	22	19	19	23	19
4 t/m 6	19	17	18	13	10	13	20	21	16
7 t/m 15	29	35	29	34	23	24	22	23	27
meer dan 15	16	25	30	30	29	28	13	9	23
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

Chi² (28) = 96,4; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Tabel 19 Verdeling (%) van de regelmaat waarmee de regio's worden bezocht, per regio

Bezoekfrequentie regio	Oosterschelde ZB	Waddenzee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. kanalen MB	Maas MB	Totaal
zo af en toe eens	8	16	21	22	21	12	7	7	15
hoofdzakelijk in vakanties	82	79	53	67	59	65	90	91	72
vrijwel ieder weekend	10	5	26	11	20	23	3	2	13
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	130	131	139	137	120	122	107	109	995

Chi² (14) = 106,2; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Het blijkt dat het Gronings-Drents kanalengebied en de Maas ook qua bezoekfrequentie sterk afwijken van de overige regio's. Beide regio's worden vrijwel uitsluitend tijdens vakanties bezocht (90%). De Friese meren en de Hollandse plassen worden door de motorbootvaarders het meest frequent bezocht. Van de ondervraagde zeilers op het IJsselmeer geeft ruim een kwart (26%) aan dat ze vrijwel ieder weekend in het vaarseizoen op het IJsselmeer varen. Er blijkt een sterke samenhang te bestaan tussen het aantal jaren dat men reeds in een regio vaart en de frequentie waarmee de regio wordt bezocht ($r = 0,1072$; $p < 0,001$). Deze positieve correlatie duidt erop dat naarmate men een regio langer bezoekt, men steeds vaker komt.

5.3 Herkomst van de boot

Bij de bepaling van de herkomst van de bij het onderzoek betrokken boten is als eerste gevraagd of de vaste (zomer)ligplaats van de boot in Nederland ligt of in het buitenland (Tabel 20). De regio's waar de meeste boten varen met een vaste ligplaats in het buitenland, zijn de Oosterschelde en het Gronings/Drents kanalengebied.

Als Tabel 20 wordt vergeleken met Tabel 2 in hoofdstuk 3, dan blijkt dat vrijwel alle respondenten in de Oosterschelde en het Gronings/Drents kanalengebied die afkomstig zijn uit het buitenland, ook met een boot varen die afkomstig is uit (een ligplaats heeft in) het buitenland. In de andere regio's met relatief veel respondenten afkomstig uit het buitenland (het IJsselmeer, de Waddenzee en de Friese meren (motorbootvaarders)) blijkt dat de boten van deze respondenten verhoudingsgewijs veel vaker in Nederland een vaste ligplaats hebben.

Tabel 20 Verdeling (%) van de vaste ligplaats van boten naar binnen/buitenland, per regio

Land ligplaats boot	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
Nederland	84	93	98	98	97	99	88	97	94
buitenland	16	7	2	2	3	1	12	3	6
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	141	145	1165

Chi² (7) = 55,3; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

In Tabel 21 wordt weergegeven in welk land de vaste ligplaats is gesitueerd van de boten met een vaste ligplaats in het buitenland. In het totaal zijn er 69 boten bij het onderzoek betrokken met een vaste ligplaats in het buitenland. Ruim de helft hiervan heeft een ligplaats in Duitsland (57%) en bijna eenderde (29%) in Engeland. De Oosterschelde, het Gronings-Drents kanalengebied en de Waddenzee zijn de regio's waar de meeste boten afkomstig uit het buitenland zijn aangetroffen. Over de andere regio's kunnen geen uitspraken worden gedaan vanwege het zeer beperkte aantal boten in deze regio's dat afkomstig is uit het buitenland.

Tabel 21 Verdeling (%) van de boten met een vaste ligplaats in het buitenland, naar land van herkomst, per regio

Land van herkomst buiten- landse boot	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
Duitsland	8	80	50	100	100	0	94	60	57
België	29	0	0	0	0	100	0	20	13
Engeland	58	20	50	0	0	0	6	20	29
Overig	4	0	0	0	0	0	0	0	1
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	24	10	4	3	5	1	17	5	69

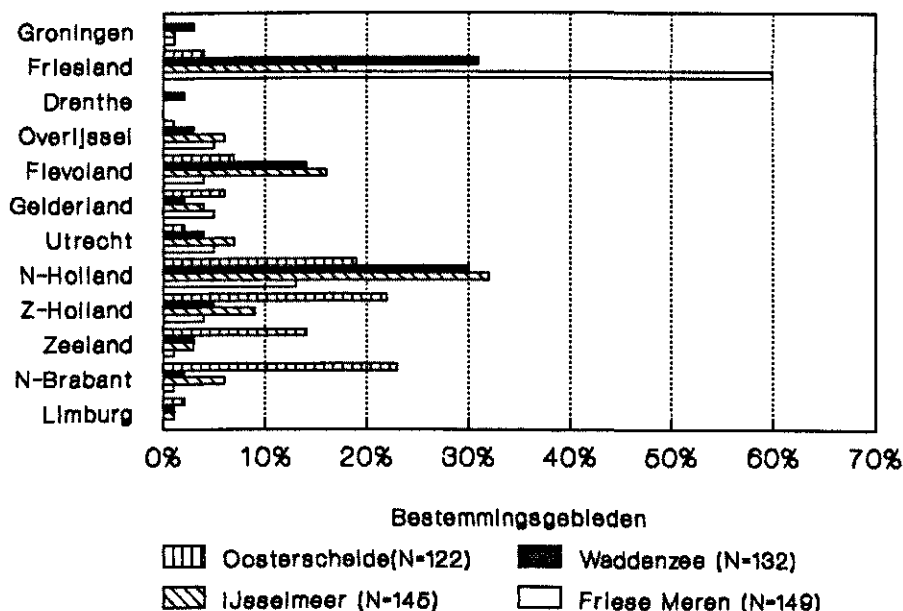
ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Uit Tabel 21 blijkt dat in het Gronings-Drents kanalengebied vrijwel alle boten met een ligplaats in het buitenland, uit Duitsland afkomstig zijn. Vanwege de directe verbindingen van dit kanalenstelsel met Duitsland (via Ter Apel en de Dollard) kunnen boten afkomstig uit Duitsland gemakkelijk in dit kanalenstelsel komen. Van de boten afkomstig uit Duitsland in dit kanalenstelsel is 38% op doortocht naar een andere watersportregio, terwijl de overigen het als hun vaste vaarregio beschouwen (25%) of het als doelregio classificeren (38%). Ook de Waddenzee vormt een aantrekkelijk doelgebied voor boten afkomstig uit Duitsland. Zo geeft 75% van deze boten aan de Waddenzee als doelgebied te hebben. Dit geldt ook voor de Oosterschelde, deze regio is een belangrijk doelgebied voor boten afkomstig uit Engeland (79%) en België (86%).

In Figuur 2 wordt de verdeling van de vaste ligplaatsen over de provincies weergegeven voor boten met een vaste ligplaats in Nederland, per regio waar toervaarders met zeilboten zijn geïnterviewd. Uit Figuur 2 is tevens af te leiden hoe groot de bijdrage is van de provincies aan het (zeil)botenbestand in de onderscheiden regio's.

Voor de ondervraagden op de Oosterschelde met een vaste ligplaats in Nederland (N = 122) geldt dat 86% een vaste ligplaats heeft die buiten Zeeland is gelegen. Noord-Brabant, Zuid- en Noord-Holland zijn de grootste donoren voor de Oosterschelde, ieder met een aandeel van rond de 20%. Ongeveer eenderde van de boten op de Waddenzee is afkomstig uit Friesland en rond de 30% is afkomstig uit Noord-Holland. Ook Flevoland

Herkomstprovincies



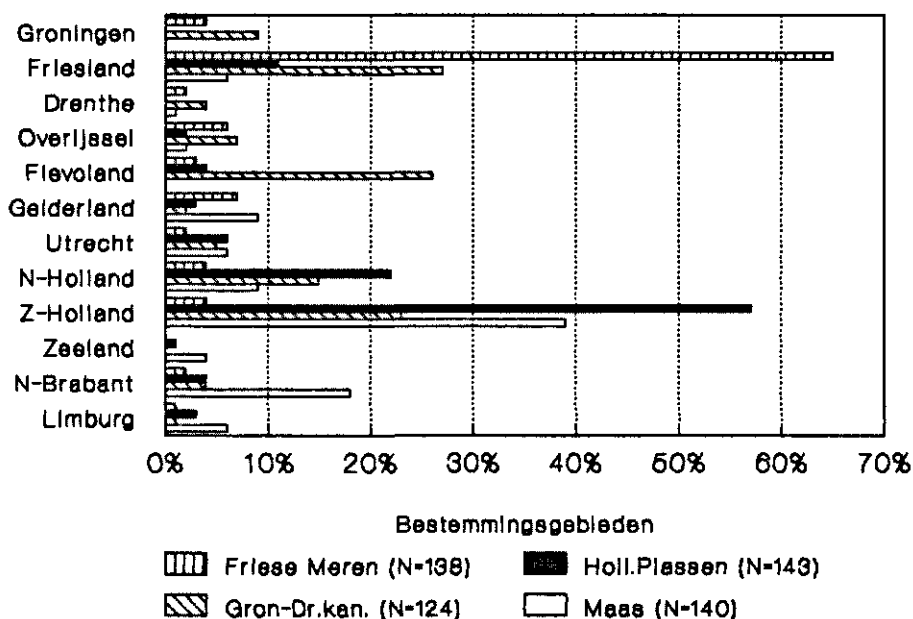
Figuur 2 *Herkomst (%) van de boten per provincie, voor de regio's waar toervaarders met zeilboten zijn geïnterviewd*

levert met 15% nog een aanzienlijke bijdrage aan het (zeil)botenbestand op de Waddenzee. Noord-Holland (32%), Friesland (17%) en Flevoland (16%) zijn de belangrijkste donorgebieden voor het IJsselmeer. Maar ook Zuid-Holland, Utrecht, Overijssel en Noord-Brabant leveren ieder nog 6 à 9% van de toerzeilers op het IJsselmeer. Friesland heeft een bijzondere positie, 60% van de toerzeilers op de Friese meren heeft een ligplaats in Friesland, zodat maar 40% van de toerzeilers van buiten Friesland afkomstig is. Noord-Holland is met 13% nog de grootse donor voor Friesland. De overige provincies hebben een aandeel van 5% of minder.

Kort samengevat kan het volgende beeld worden geschetst voor de regio's met toerzeilers. De Oosterschelde is een regio met veel 'gebiedsvreemde' boten (86%). Friesland daarentegen heeft relatief veel 'gebiedseigen' boten (60%). Het IJsselmeer en de Waddenzee betrekken voor het overgrote deel de boten uit de aanliggende provincies. Noord-Holland is de provincie met gemiddeld de grootste donorfunctie voor de vier regio's met toerzeilers.

In Figuur 3 wordt, voor de regio's waar toervaarders met motorboten zijn geïnterviewd, voor die boten met een vaste ligplaats in Nederland, de verdeling van de vaste ligplaatsen over de provincies weergegeven. Evenals bij de toerzeilers heeft het overgrote deel van de toerende motorbootvaarders op de Friese meren een vaste ligplaats in Friesland zelf (65%). De overige 35% is afkomstig uit vrijwel alle overige provincies (met Gelderland (7%) als grootste leverancier) behalve Zeeland. Ook in het Hollands plassengebied komen veel 'gebiedseigen' boten voor, 57% is afkomstig uit Zuid-Holland. Daarnaast zijn Noord-Holland (22%) en Friesland (11%) de belangrijkste donorprovincies voor het Hollands plassengebied. Het Gronings-Drents kanalen gebied en de Maas zijn daarentegen juist gebieden met (zeer) veel gebiedsvreemde boten. Zo is in het Gronings-Drents kanalen gebied slechts 13% van de motorboten afkomstig uit Groningen of Drenthe, terwijl van de toerende motorbootvaarders op de Maas maar 6% een vaste ligplaats in Limburg heeft. Belangrijkste donorprovincies voor Het Gronings-Drents kanalen gebied zijn:

Herkomstprovincies



Figuur 3 *Herkomst (%) van de boten per provincie, voor de regio's waar toervaarders met motorboten zijn geïnterviewd*

Friesland (27%), Flevoland (26%), Zuid-Holland (23%) en Noord-Holland (15%). Voor de Maas fungeert vooral Zuid-Holland (39%) als donorgebied, op afstand gevolgd door Noord-Brabant (18%)

De belangrijkste conclusies zijn dat het Friese merengebied en het Hollands plassengebied regio's zijn waar de meerderheid van de erin toerende motorboten afkomstig zijn uit de regio's (provincies) zelf. Het Gronings-Drents kanalen gebied en de Maas zijn regio's met zeer veel gebiedsvreemde boten. Belangrijke donorprovincies van motorboottoervaarders zijn Zuid-Holland (voor de Maas en het Gronings-Drents kanalen gebied), Friesland en Flevoland (voor het Gronings-Drents kanalen gebied) en Noord-Holland (voor het Hollands plassengebied).

5.4 Redenen voor keuze vaarregio

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de vraag waarom men in een bepaalde regio vaart en welke gebiedskenmerken hierbij een rol spelen. In Tabel 22 wordt de positie weergegeven die de regio inneemt voor de recreatietoervaart.

Het IJsselmeer blijkt van de regio's met toerzeilers degene te zijn met de meeste vaste bezoekers. Het Gronings-Drents kanalen gebied en de Maas zijn de regio's die het minst vaak als vaste vaarregio worden aangeduid. Samen met de Oosterschelde en de Waddenzee hebben zij een belangrijke functie als doelregio. Dit beeld komt overeen met de herkomst van de boten, zoals weergegeven in paragraaf 5.3. De regio's met de meeste 'gebiedsvreemde' boten worden namelijk het vaakst aangeduid als doelregio. De Maas en het Hollands plassengebied zijn bovendien belangrijke doorgangsgebieden. Voor de Maas geldt blijkbaar dat deze rivier een belangrijke ontsluitingsfunctie vervult voor toervaarders richting België en Frankrijk. Dit zou tevens kunnen verklaren waarom de motorboten op de Maas qua afmeting groter zijn dan elders (zie paragraaf 4.2 en 4.3),

Tabel 22 Verdeling (%) van de positie van de regio voor de toervaart, per regio

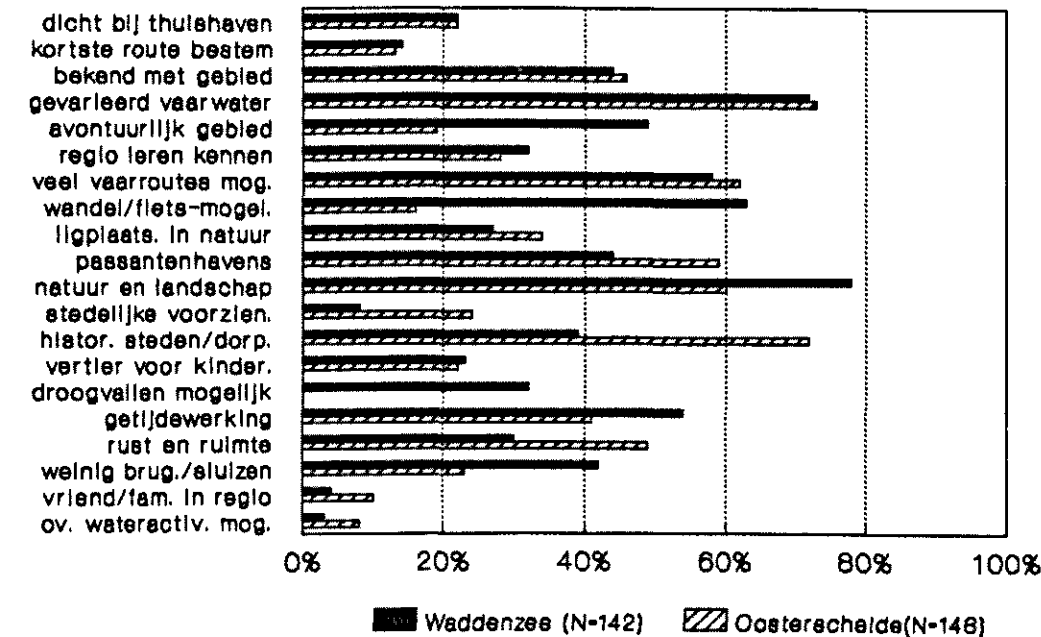
Status van de regio als vaar- gebied	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Meas MB	Totaal
vaste vaarregio	32	25	44	33	32	33	19	6	28
doortochregio	12	18	20	19	19	40	24	41	24
specifieke doelregio	56	57	36	48	49	27	57	53	48
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

$\chi^2 (14) = 121,3; p < 0,001$ ZB: Zeilboten MB: Motorboten

omdat met name de grotere motorboten zich ervoor lenen om op een dergelijk vaarwater met veel beroepsvaart, een langere toertocht te ondernemen (zie ook Tabel 16). Ook het Hollands plasseengebied heeft een belangrijke functie als doorgangsgebied (40%). De centrale ligging op de noord-zuid as van de recreatietoervaart komt hiermee tot uitdrukking.

Bij de keuze van de regio waar men ten tijde van het interview vaart, kan een groot scala aan beweegredenen een rol spelen (zie vraag 40 tot en met 59 van de vragenlijst in aanhangsel 1). In de volgende vier figuren wordt aangegeven bij hoeveel procent van de ondervraagden de genoemde redenen een rol hebben gespeeld (wel/niet) bij het feit dat men tijdens de toertocht in de betreffende regio vaart. In de figuren worden telkens twee regio's gelijktijdig weergegeven.

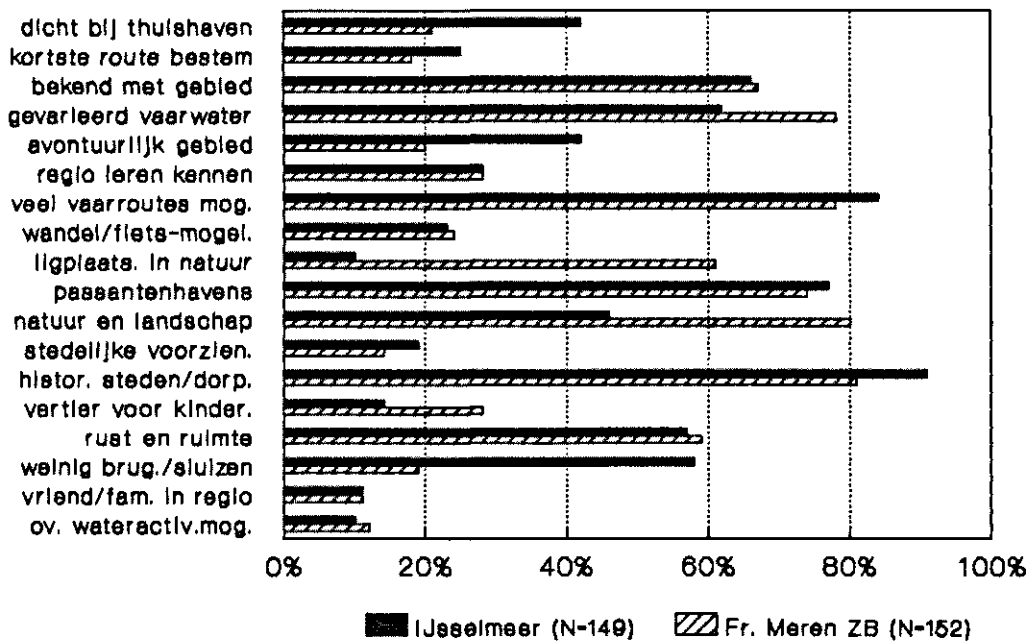
In Figuur 4 worden de redenen die een rol hebben gespeeld bij de keuze voor de Waddenzee en de Oosterschelde weergegeven. De aanwezige natuur en landschap is door 78% van de respondenten in de Waddenzee en door 60% van de respondenten



Figuur 4 Percentage van de respondenten waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de keuze van de Waddenzee of de Oosterschelde als vaarregio

in de Oosterschelde als reden genoemd waarom men daar vaart. De variatie in het vaarwater is eveneens in beide regio's vaak als reden genoemd (door 73% van de respondenten in de Oosterschelde en door 72% van de respondenten in de Waddenzee). Opvallende scores in de Waddenzee zijn voorts: de wandel- en fietsmogelijkheden (63%) (wellicht wordt hierbij gedoeld op de Waddeneilanden), de getijdenwerking (54%) en de mogelijkheid tot droogvallen (32%). Bij de Oosterschelde springt de aanwezigheid van historische steden/dorpen (72%) er uit. Beneden de verwachting is de score van 'rust en ruimte' in de Waddenzee (31%), tegenover 50% in de Oosterschelde.

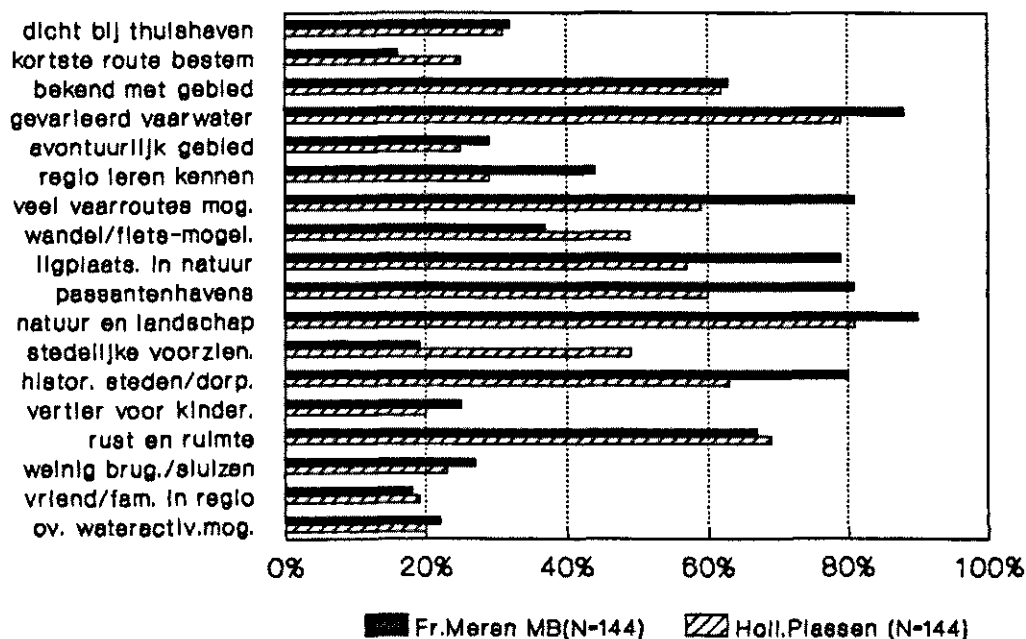
In Figuur 5 worden voor het IJsselmeer en de Friese meren de scoringspercentages van



Figuur 5 Percentage van de respondenten waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de keuze van het IJsselmeer of de Friese meren (zeilboten) als vaarregio

de onderscheiden beweegredenen weergegeven. Het IJsselmeer kent twee opvallende uitschieters, namelijk de aanwezigheid van historische steden en dorpen (91%) en de vele vaarroutes die er mogelijk zijn (84%). In het verlengde hiervan wordt ook de variatie in het vaarwater vaak genoemd (62%). De aanwezigheid van passantenhavens (77%) en de bekendheid met het gebied (66%) zijn eveneens belangrijk. Dit laatste wordt onder meer veroorzaakt doordat veel respondenten (44%) (zie Tabel 22) het IJsselmeer als vaste vaarregio beschouwen. Bij de toerzeilers op de Friese meren scoren dezelfde vijf redenen als genoemd bij het IJsselmeer hoog. Daarnaast worden aantrekkelijke natuur en landschap (80%) en de aanwezigheid van aanlegplaatsen in de natuur (61%) door toerzeilers op de Friese meren relatief vaak genoemd. Op het IJsselmeer scoort deze laatste reden zeer laag (10%). Er zijn in deze regio dan ook nauwelijks aanlegplaatsen in een natuurlijke omgeving aanwezig.

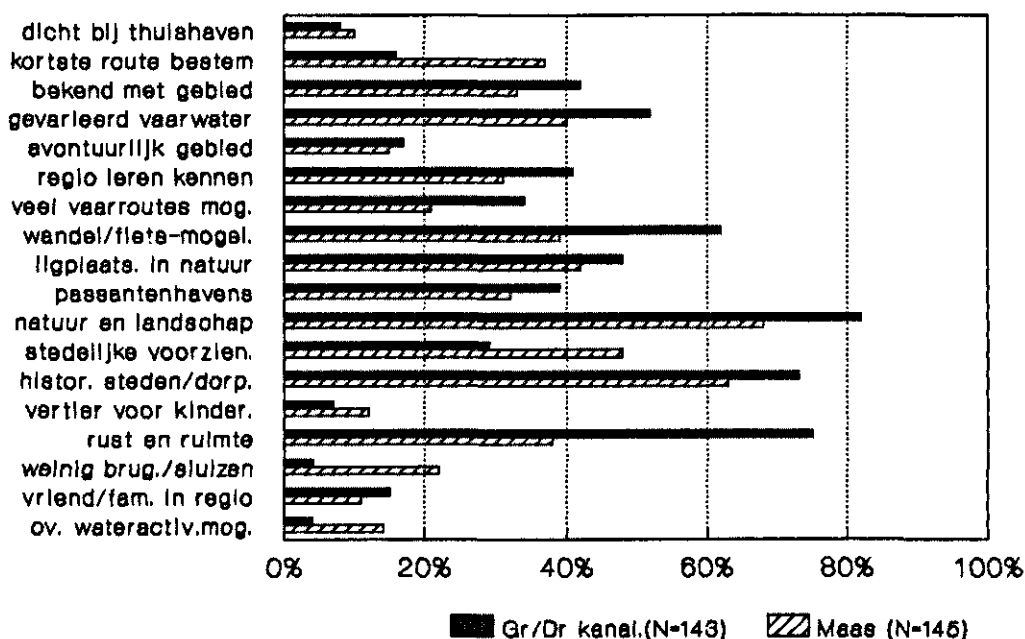
In Figuur 6 worden de percentages van toerende motorbootvaarders op de Friese meren en de Hollandse plassen weergegeven, waarbij de genoemde redenen een rol spelen bij de keuze van de betreffende vaarregio. De motorboottoervaarders op de Friese meren vertonen veel overeenkomsten qua score op genoemde redenen met de toerzeilers in Friesland. Zo worden alle zeven redenen die door minimaal 60% van de toerzeilers zijn genoemd ook door de motorboottoervaarders genoemd. Uitschieters zijn gevarieerd



Figuur 6 Percentage van de respondenten waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de keuze van de Friese meren of het Zuid-Hollands plassengebied als vaarregio

vaarwater (88%) en natuur en landschap (90%). Bovendien scoort rust en ruimte (67%) bij de motorboottoevaarders in Friesland ook nog boven de zestig procent. In het Hollands plassengebied hebben de meeste redenen een lager scoringspercentage dan bij de Friese meren. Opvallend genoeg scoort rust en ruimte (69%) in het Hollands plassengebied nog iets hoger dan bij de Friese meren. Een andere uitschieter is de score op stedelijke voorzieningen. Bij 49% van de ondervraagden in het Hollands plassengebied heeft deze reden een rol gespeeld bij de keuze van de vaarregio. Deze score wordt in geen enkele andere regio bereikt.

In Figuur 7 worden de redenen die een rol hebben gespeeld bij de keuze voor het Gronings-Drents kanalen gebied en de Maas weergegeven. Bij het Gronings-Drents kanalen gebied spelen vooral de aanwezige natuur en landschap (82%), de rust en ruimte (75%), de aanwezigheid van historische steden en dorpen (73%) en de wandel- en fietsmogelijkheden (62%) een belangrijke rol. De rust en ruimte worden zelfs in geen enkele andere regio zo frequent genoemd als in het Gronings-Drents kanalen gebied. Het minst vaak worden de mogelijkheid om andere watersportactiviteiten te ondernemen (4%) en het geringe aantal bruggen en sluizen in de regio (4%) genoemd. Gezien het grote aantal aanwezige bruggen en sluizen in deze regio is deze laatste score niet verwonderlijk. Bij de Maas worden in vergelijking met de andere regio's met motorboottoevaarders veel redenen betrekkelijk weinig genoemd. Alleen de aanwezige natuur en landschap (68%) en de aanwezigheid van oude steden en dorpen (63%) hebben een score van boven de zestig procent. Andere opvallende scores zijn: de aanwezigheid van stedelijke voorzieningen (48%) en het volgen van de kortste route naar bestemmingsgebied (37%). In geen enkele andere regio wordt deze laatste score zelfs maar benaderd. Dit stemt overeen met het beeld zoals weergegeven in Tabel 22, namelijk dat de Maas een belangrijk doorgangsgebied is.



Figuur 7 Percentage van de respondenten waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de keuze van het Gronings-Drents kanalen gebied of de Maas als vaarregio

Samenvattend kan worden gesteld dat respondenten op de Friese meren veel redenen hebben die een rol spelen bij de keuze voor dit gebied en die vaak worden genoemd. Dit geldt zowel voor de toerzeilers als de motorboottoevaarders op de Friese meren. De positie van deze regio voor de recreatietoervaart is dan ook sterk te noemen, omdat de redenen die hoog scoren ook nog zeer divers van aard zijn. Daarnaast hebben vrijwel alle regio's één of meer specifieke redenen die juist in die regio hoog scoren en waardoor die regio zich onderscheidt van de andere regio's. Voor de Waddenzee zijn dit bijvoorbeeld de getijdenwerking en het droogvallen, voor de Oosterschelde en het IJsselmeer is dit de aanwezigheid van oude steden en dorpen, voor de Friese meren het gevarieerde vaarwater en natuur en landschap, voor het Hollands plassen gebied de stedelijk voorzieningen en voor het Gronings-Drents kanalen gebied de rust en de ruimte. Alleen de Maas kent maar weinig uitschieters naar boven. De rol die deze regio vervult voor de recreatietoervaart is dan ook in belangrijke mate die van doorgangsgebied.

Ook is gevraagd om van de genoemde redenen, de drie redenen aan te geven (in volgorde van belangrijkheid) die het meest bepalend zijn geweest voor het varen in de betreffende regio ten tijde van het interview. Aan de genoemde redenen zijn gewichten toegekend. De belangrijkste reden kreeg een gewicht van drie, de één na belangrijkste een gewicht van twee en de op twee na belangrijkste reden kreeg een gewicht van één. Vervolgens is per regio en voor alle regio's tezamen uitgerekend wat de volgorde (naar afnemend belang) van de genoemde redenen is (Tabel 23). In de tabel zijn van elke regio de drie belangrijkste redenen en de drie minst belangrijke redenen cursief afgedrukt. Aangezien getijdenwerking en de mogelijkheid tot droogvallen alleen relevant zijn in de Oosterschelde en in de Waddenzee, zijn in deze beide regio's twintig redenen gerangschikt en in de overige regio's achttien.

Bij bestudering van Tabel 23 blijkt dat de score op de frequentie waarmee een reden is aangemerkt als zijnde van belang, niet altijd overeenkomt met de positie die dezelfde reden inneemt bij de rangordening naar het belang dat aan diezelfde reden wordt gehecht.

Tabel 23 Rangorde naar afnemend belang, van de redenen voor keuze vaarregio, per regio

Redenen voor keuze regio	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
gevarieerd vaarwater	1	1	3	1	1	2	8	6	1
natuur en landschap	5	2	12	5	2	1	1	2	2
oude stadjes en dorpjes	2	13	2	6	5	11	5	3	3
variatie in tochten mogelijk	4	7	1	2	4	8	11	13	4
rust en ruimte	9	3	7	9	6	3	3	10	5
goed bekend met de regio	3	15	4	3	8	5	9	9	6
aanlegplaatsen in natuur	11	16	18	4	3	4	7	7	7
wil regio beter leren kennen	8	12	11	10	7	6	4	5	8
wandel-/fietsmogelijkheden	17	5	15	17	11	13	2	8	9
aanwezigh. passantenhavens	6	11	6	7	9	9	10	12	10
dichtbij thuishaven	10	6	5	8	10	7	14	14	11
kortste route bestemming	13	10	8	12	16	12	6	1	12
stedelijke voorzieningen	14	18	17	16	18	10	13	4	13
vrinden/kennissen in regio	18	19	13	14	14	14	12	11	14
regio is avontuurlijk	16	8	10	15	17	17	15	17	15
getijdenwerking	7	4	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	16
vertier voor kinderen	12	14	14	11	13	15	16	16	17
weinig bruggen/sluizen	15	17	9	18	15	18	18	15	18
div. wateractiviteiten mogelijk	19	20	16	13	12	16	17	18	19
mogelijkheid tot droogvallen	20	9	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	20
N =	144	134	142	149	143	131	141	142	1126

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Zo komt 'rust en ruimte' in de Waddenzee pas op de dertiende plaats als wordt gekeken naar het aantal malen dat deze reden als zijnde van belang is genoemd (Figuur 4), terwijl 'rust en ruimte' op de derde plaats komt als wordt gekeken naar de rangordening van het daadwerkelijke belang dat aan deze reden wordt gehecht (Tabel 23). De voorgaande vier figuren zeggen derhalve iets over het percentage van de respondenten waarbij een bepaalde reden een rol heeft gespeeld bij de beslissing om in een bepaalde regio te varen, terwijl in Tabel 23 het relatieve belang van de verschillende redenen in het afwegingsproces tot uitdrukking komt.

De reden die gemiddeld over alle regio's als de belangrijkste wordt aangemerkt voor het feit dat men in de betreffende regio vaart, is de variatie in het vaarwater. Deze reden blijkt vooral in de regio's met toerzeilers het belangrijkste te zijn (in drie van de vier regio's met toerzeilers komt deze reden op de eerste plaats). Blijkbaar richten toerzeilers zich in eerste instantie op het vaarwater zelf. Dit blijkt ook uit het feit dat de mogelijkheid om verschillende tochten te maken ('variatie in tochten mogelijk') eveneens hoog scoort in de regio's met toerzeilers. De één na belangrijkste reden blijkt de aanwezige natuur en landschap te zijn. Deze reden scoort vooral hoog onder de motorboottoevaarders (in alle vier de regio's met motorboottoevaarders komt deze reden op de eerste of de tweede plaats). Motorboottoevaarders lijken derhalve meer gericht te zijn op de natuur en de landschappelijke omgeving dan toerzeilers. De op twee na belangrijkste reden is de aanwezigheid van oude stadjes en dorpen. Alleen in de Waddenzee en in het Hollands plasseengebied scoort deze reden beduidend lager dan in de overige regio's. Het Gronings-Drents kanalengebied wijkt op één aspect duidelijk af van de overige regio's. Zo blijkt dat de wandel-/fietsmogelijkheden in die regio de één na belangrijkste reden is om daar

te varen. Ook voor (oudere) motorboottoevaarders zijn deze specifieke landrecreatievoorzieningen blijkbaar interessant. Opvallend is verder dat bij de Maas 'het volgen van de kortste route naar bestemmingsgebied' de belangrijkste reden voor toevaarders blijkt te zijn om daar te varen. De doorgangsfunctie van de Maas wordt hiermee nogmaals bevestigd.

De redenen die het minst van belang lijken te zijn, zijn achtereenvolgens: het geringe aantal bruggen en sluizen, de mogelijkheid om andere watersportactiviteiten te ondernemen en de mogelijkheid om droog te vallen. Toch dienen hier enige kanttekeningen bij te worden geplaatst. Zo is 'het geringe aantal bruggen/sluizen' uiteraard niet van belang in regio's waar juist wel veel bruggen/sluizen aanwezig zijn (Hollands plasseengebied en het Gronings-Drents kanalengebied). In de andere regio's wordt dit wel van belang gevonden. Iets dergelijks geldt eveneens voor de mogelijkheid om droog te vallen. Dit is alleen mogelijk op de Waddenzee (staat daar dan ook op de negende plaats), maar is niet mogelijk in de andere regio's en wordt daar derhalve niet genoemd als zijnde van belang. Dit geldt ook voor de getijdenwerking. In de regio's waar wel getijdenwerking is (Oosterschelde en Waddenzee) wordt de aanwezigheid ervan ook redelijk belangrijk gevonden en elders niet. Opmerkelijk is voorts dat 'andere water(sport)activiteiten mogelijk' en 'vertier voor kinderen' nauwelijks van belang blijken te zijn bij de keuze van de vaarregio.

5.5 Beoordeling walvoorzieningen

In deze paragraaf wordt ingegaan op de beoordeling van de voorzieningen die (mede) voor de recreatietoevaart aanwezig zijn. De respondenten moesten bij de beoordeling de totale onderzoeksregio in beschouwing nemen en niet alleen de lokatie waar ze op dat moment werden geïnterviewd. Het criterium waarop de voorzieningen zijn beoordeeld betreft de mate waarin de voorzieningen aanwezig zijn in de betreffende regio en of men er al dan niet belang aan hecht. De categorie 'weet niet' geeft een indicatie van de bekendheid die de aanwezige voorzieningen hebben bij de toevaarders. In paragraaf 5.5.1 wordt de beoordeling van het aantal passantenhavens/-plaatsen en overige aanlegplaatsen besproken. In paragraaf 5.5.2 wordt besproken, hoe de toevaarders denken over de aanvullende voorzieningen die vaak in jachthavens aanwezig zijn.

5.5.1 Passantenhavens en aanlegplaatsen

In Tabel 24 wordt de beoordeling van het aantal overnachtingsmogelijkheden voor passanten in havens weergegeven.

In het algemeen wordt het aantal overnachtingsmogelijkheden als positief beoordeeld, 86% van alle respondenten vindt dat er voldoende of ruim voldoende overnachtingsmogelijkheden voor passanten in havens zijn. Op het IJsselmeer vindt 58% van de ondervraagden zelfs dat er ruim voldoende overnachtingsmogelijkheden in havens voor passanten zijn. Alleen in het Gronings-Drents kanalengebied vindt 42% van de respondenten dat er te weinig of veel te weinig overnachtingsmogelijkheden zijn. In het Hollands plasseengebied vindt zelfs 8% van de respondenten dat er veel te weinig overnachtingsmogelijkheden voor passanten in havens zijn.

De beoordeling van het aantal aanlegplaatsen in de nabijheid van steden en/of dorpen staat in Tabel 25. Tweederde van alle ondervraagden vindt dat er voldoende of ruim

Tabel 24 *Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal overnachtingsmogelijkheden voor passanten in havens, per regio*

Passantenhavens/plaatsen	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
ruim voldoende	25	24	58	42	42	25	8	19	31
precies voldoende	64	50	29	49	42	44	40	43	45
te weinig	9	20	9	7	13	17	36	25	17
veel te weinig	1	3	1	1	1	8	6	6	3
geen belang	0	1	0	0	2	2	6	0	1
weet niet	1	2	3	1	1	4	4	6	3
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

voldoende van deze aanlegplaatsen zijn. De Oosterschelde en het IJsselmeer worden het meest positief beoordeeld, respectievelijk 85 en 79% van de respondenten in deze beide regio's beoordeelt het aantal aanlegplaatsen nabij stads-/dorpskernen als voldoende of ruim voldoende. Hierbij dient echter te worden aangetekend dat op de grote wateren (Oosterschelde, Waddenzee en IJsselmeer) feitelijk weinig aanlegplaatsen (buiten (jacht)havens) in de nabijheid van stads/dorpskernen aanwezig zijn, maar blijkbaar wordt dit in de genoemde regio's niet als een gemis ervaren. Het minst positief vindt men de situatie in het Gronings-Drents kanalengebied, langs de Maas en in het Hollands plassenengebied. In het Hollands plassenengebied vindt bijna de helft van de respondenten (49%) dat er (veel) te weinig van dergelijke aanlegplaatsen zijn en op de Maas is dit zelfs 61%.

Tabel 25 *Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal aanlegplaatsen nabij stads/dorpskernen, per regio*

Aanlegplaatsen nabij stads- dorpskernen	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Zuid-Hol- plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
ruim voldoende	15	16	41	28	28	11	11	10	20
precies voldoende	70	48	38	47	44	40	56	26	46
te weinig	11	19	12	20	22	38	29	41	24
veel te weinig	1	1	2	2	2	11	3	20	5
geen belang	1	11	2	2	1	0	0	0	2
weet niet	2	4	5	1	2	1	2	3	3
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Tabel 26 geeft aan hoe het aantal aanlegplaatsen in de natuurlijke omgeving wordt beoordeeld. De beoordeling blijkt per regio nogal te verschillen. Zo worden de aanlegmogelijkheden in de natuur in de Friese meren zowel door toerzeilers als door motorboottoevaarders overwegend als precies voldoende of ruim voldoende beoordeeld (door respectievelijk 69 en 84% van de respondenten). Regio's waar het aantal aanlegplaatsen in de natuur beduidend minder gunstig wordt beoordeeld zijn de Oosterschelde (46% oordeelt dat er te weinig of veel te weinig van dergelijke aanlegplaatsen zijn), het Hollands plassenengebied (58%) en het IJsselmeer (39%). Bovendien kan maar liefst 26% van de respondenten niet oordelen over aanlegplaatsen

in een natuurlijke omgeving op het IJsselmeer, terwijl dit toch de regio is met de meeste vaste bezoekers. Slechts 25% van de respondenten op het IJsselmeer vindt dat er (ruim) voldoende van dergelijk aanlegplaatsen zijn.

Tabel 26 Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal aanlegplaatsen in een natuurlijke omgeving, per regio

Aanlegplaatsen in natuurlijke omgeving	Oosterschelde ZB	Wadden-zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. kanalen MB	Maas MB	Totaal
ruim voldoende	7	18	9	31	47	5	16	17	19
precies voldoende	35	35	16	38	37	32	42	43	35
te weinig	40	18	24	18	13	38	26	23	25
veel te weinig	6	9	15	1	0	20	7	10	9
geen belang	3	13	11	5	0	3	3	0	5
weet niet	9	7	26	7	4	3	6	6	8
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

Chi² (35) = 321,9; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Samenvattend kan worden geconstateerd dat de beoordeling van de hoeveel passantenhavens/-plaatsen en aanlegplaatsen nogal verschilt per regio. Het aantal aanlegplaatsen in een natuurlijke omgeving wordt het vaakst als (veel) te weinig beoordeeld, dit geldt voor vrijwel alle regio's. In de regio's waar motorboottoevaarders zijn ondervraagd (behalve de Friese meren) wordt het aantal aanlegplaatsen nabij stads-/dorpskernen en het aantal passantenhavens/-plaatsen veel vaker als (veel) te weinig beoordeeld dan in de regio's waar toerzeilers zijn ondervraagd. Hieraan kan echter niet de conclusie worden ontleend dat motorboottoevaarders dergelijke voorzieningen vaker wenselijk achten dan toerzeilers. De beoordeling van de hoeveelheid aanlegplaatsen in de regio waar beide groepen toevaarders zijn ondervraagd (het Friese merengebied) vertoont namelijk grote overeenkomsten tussen beide groepen. Derhalve is het waarschijnlijker dat er daadwerkelijk sprake is van tekorten van deze voorzieningen in de genoemde regio's met motorboottoevaarders.

5.5.2 Aanvullende voorzieningen

In Tabel 27 wordt de beoordeling van de sanitaire voorzieningen (toiletruimten, bad-/douchegelegenheden) weergegeven. Ruim de helft (54%) van de respondenten is van mening dat er voldoende of ruim voldoende sanitaire voorzieningen aanwezig zijn. Ook deze beoordeling verschilt nogal per regio. Op de grote wateren (Oosterschelde, Waddenzee en IJsselmeer) worden de sanitaire voorzieningen door bijna 80% van de respondenten als (ruim) voldoende beoordeeld. De Friese meren nemen een tussenpositie in. De grootste tekorten treden op in het Gronings-Drents kanalengebied (65% van de respondenten is van mening dat er (veel) te weinig sanitaire voorzieningen zijn) en in het Hollands plasseengebied (69% van de respondenten vindt dat er (veel) te weinig sanitaire voorzieningen zijn). Bij de Maas is 14% van de respondenten onvoldoende op de hoogte van de aanwezige sanitaire voorzieningen om erover te kunnen oordelen.

Tabel 28 geeft inzicht in de beoordeling van de bunkervoorzieningen voor water, diesel en benzine. Ook de beoordeling van deze voorziening verschilt sterk per regio. Met name bij het IJsselmeer worden de bunkermogelijkheden positief beoordeeld (84% van de respondenten vindt dat er (ruim) voldoende mogelijkheden zijn). Regio's waar deze

Tabel 27 Verdeling (%) van de beoordeling van de sanitaire voorzieningen, per regio

Sanitaire voorzieningen	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
ruim voldoende	18	26	30	13	10	2	4	4	14
precies voldoende	60	53	47	41	44	22	24	30	40
te weinig	18	11	15	31	29	31	39	32	26
veel te weinig	1	3	5	8	8	38	26	15	13
geen belang	1	5	1	3	4	4	6	4	3
weet niet	2	3	1	3	5	4	3	14	4
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

Chi² (35) = 332,0; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

voorzieningen vaak als te weinig of veel te weinig aanwezig worden beoordeeld zijn: de Waddenzee (45%) de Hollandse plassen (40%) en vooral in het Gronings-Drents kanalengebied (59%).

Tabel 28 Verdeling (%) van de beoordeling van de bunkervoorzieningen, per regio

Bunkervoorzieningen (water, benzine, diesel)	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
ruim voldoende	15	10	36	28	19	12	4	17	18
precies voldoende	62	42	48	40	53	45	34	56	48
te weinig	16	24	11	21	19	24	42	18	22
veel te weinig	2	21	3	1	6	16	17	7	9
geen belang	0	1	0	5	0	0	0	0	1
weet niet	5	2	3	5	4	4	4	3	3
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

De beoordeling van het aantal afgiftepunten van (scheeps)afvalstoffen staat in Tabel 29. Deze voorziening wordt vooral in de regio's waar motorboottoevaarders zijn ondervraagd relatief vaak als (veel) te weinig beoordeeld, met name in het Hollands plasseengebied (64%) en het Gronings-Drents kanalengebied (46%). Wat verder opvalt is dat 9% van de totale onderzoekspopulatie niet op de hoogte is van de mogelijkheden voor afgifte van (scheeps)afvalstoffen. Gerichte voorlichting zou hierin desgewenst verbetering kunnen brengen.

In Tabel 30 wordt de beoordeling van de (scheeps)reparatievoorzieningen/scheepswerven gepresenteerd. Wat opvalt is het grote percentage weet niet (25%) met de Oosterschelde (40%), de Maas (39%) en het IJsselmeer (32%) als uitschieters. Daarnaast geeft 6% van de totale populatie aan geen belang te hechten aan dergelijke voorzieningen, met de Waddenzee (13%) als opvallende koploper. Dit is des te eigenaardiger, omdat de Waddenzee ook de regio is waar 'veel te weinig' (11%) het hoogste scoort. In het Gronings-Drents kanalengebied is ongeveer eenderde van de respondenten van mening dat er (veel) te weinig van dergelijke voorzieningen zijn.

Tabel 29 Verdeling (%) van de beoordeling van de afgiftemogelijkheid van (scheeps)afvalstoffen, per regio

Voorzieningen inname (scheeps)afvalstoffen	Ooster-schelde ZB	Wadden-zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka-nalen MB	Maas MB	Totaal
ruim voldoende	8	12	30	22	19	3	8	14	15
precies voldoende	66	61	37	45	50	26	41	39	46
te weinig	12	11	15	13	17	35	35	22	20
veel te weinig	3	5	5	3	6	29	11	12	9
geen belang	1	3	1	5	1	1	1	1	2
weet niet	10	8	11	11	7	7	4	11	9
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

Chi² (35) = 224,3; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Tabel 30 Verdeling (%) van de beoordeling van de scheepsreparatievoorzieningen/werven, per regio

Scheepsreparatievoorzienin-gen/werven	Ooster-schelde ZB	Wadden-zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka-nalen MB	Maas MB	Totaal
ruim voldoende	5	8	27	29	22	14	4	10	15
precies voldoende	45	30	32	41	45	51	40	38	40
te weinig	8	17	6	6	5	10	26	10	11
veel te weinig	1	11	1	1	1	5	6	3	3
geen belang	1	13	2	11	7	6	8	0	6
weet niet	40	21	32	13	21	15	18	39	25
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

Chi² (35) = 253,6; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Tabel 31 Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal telefooncellen, per regio

Telefooncellen	Ooster-schelde ZB	Wadden-zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka-nalen MB	Maas MB	Totaal
ruim voldoende	20	15	44	21	21	22	15	23	23
precies voldoende	60	54	42	43	42	31	51	54	47
te weinig	11	10	4	20	23	24	21	15	16
veel te weinig	1	3	3	2	2	15	6	2	4
geen belang	3	11	3	7	5	2	2	0	4
weet niet	5	9	5	7	8	7	6	5	6
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

Chi² (35) = 156,1; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Tenslotte wordt in Tabel 31 nog ingegaan op de beoordeling van het aantal telefooncellen. In het algemeen wordt het aantal telefooncellen als (ruim) voldoende beoordeeld (door 70% van de totale populatie). Alleen in het Hollands plassengebied vindt 39% van de ondervraagden dat er (veel) te weinig telefooncellen zijn.

Uit het bovenstaande kan het volgende worden geconcludeerd: het aantal steunpunten voor de recreatietoervaart (op het gebied van sanitair, bunkermogelijkheden, afgifte punten voor afvalstoffen en (scheeps)reparatiemogelijkheden) wordt in het Gronings-Drents kanalengebied en het Hollands plassengebied relatief vaak als '(veel) te weinig' beoordeeld. Vooral de omvang van de sanitaire voorzieningen schiet nogal eens tekort. Een ander opvallend punt is dat de bekendheid met (scheeps)reparatievoorzieningen/werven in vrijwel alle regio's relatief slecht is. Dit geldt in wat mindere mate voor de bekendheid met voorzieningen voor de inname van (scheeps)afvalstoffen.

5.6 Gebruik van overnachtingslocaties

In deze paragraaf wordt ingegaan op de vraag op welke typen locaties de toervaarders plegen te overnachten met de boot in de onderscheiden regio's. Aan de respondenten is gevraagd hoe vaak ze (in het algemeen en niet specifiek tijdens deze toertocht) op de diverse typen overnachtingslocaties daadwerkelijk overnachten in de betreffende regio. In Tabel 32 staat de procentuele verdeling weergegeven van het aantal overnachtingen per type locatie.

Tabel 32 *Verdeling (%) van het aantal overnachtingen per overnachtingslocatie, per regio*

Overnachtingslocaties	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- naalen MB	Maas MB	Totaal
in 'vreemde' jachthaven of passantenhaven	79	79	84	62	51	33	38	44	59
in eigen vaste ligplaats	2	1	6	2	3	4	0	1	2
nabij bebouwde kom buiten jachthaven	5	3	4	6	9	24	22	20	12
aan wal in landelijk gebied	10	0	1	26	35	33	38	26	21
voor anker	3	8	4	3	2	6	1	8	5
(droogvallen) op wad	0	9	0	0	0	0	0	0	1
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	146	142	146	151	144	144	143	144	1160

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

De verdeling van de overnachtingen over de onderscheiden typen overnachtingslocaties blijkt sterk regio-afhankelijk te zijn. De meerderheid van de overnachtingen vindt plaats in een 'vreemde jachthaven of passantenhaven' (59%). Vooral op de grote wateren (Oosterschelde, Waddenzee en IJsselmeer) overnachten toerzeilers in jacht-/passantenhavens. Opvallend is dat er maar weinig overnachtingen plaatsvinden in de eigen vaste ligplaats (2%). Dit geldt zelfs voor regio's met een hoog aandeel 'gebiedseigen' boten, zoals de Friese meren en het IJsselmeer. Toervaarders maken blijkbaar maar zelden dagtochten vanuit hun eigen vaste ligplaats. Op de binnenwateren wordt relatief vaak overnacht op een locatie aan de wal in het landelijk gebied (één op de drie overnachtingen vindt daar plaats). De mogelijkheden hiertoe zijn in deze regio's dan ook het grootst. In het Hollands plassengebied, het Gronings-Drents kanalengebied en de Maas wordt bovendien nogal eens in de buurt van een bebouwde kom overnacht, maar dan wel buiten een jachthaven. Dit zijn bovendien de drie regio's waar het aantal aanlegplaatsen nabij stads-/dorpskernen het vaakst als (veel) te weinig is beoordeeld (zie Tabel 25). Voor anker overnachten vindt opvallend vaak plaats in de Maas en de Waddenzee (8%). Daarnaast vindt ook nog 9% van alle overnachtingen op de Waddenzee plaats door droogvallen op het wad.

5.7 Betalingsbereidheid voor overnachting op tijdelijke aanlegplaats

Aan de respondenten is gevraagd wat ze maximaal zouden willen betalen voor overnachting bij een tijdelijke aanlegplaats in een landelijke omgeving. Omdat het liggeld in een jachthaven afhankelijk is van de grootte van de boot, verschilt het bedrag dat de respondenten gewend zijn te betalen voor overnachting, afhankelijk van de grootte van de boot en wellicht ook per regio. Hierdoor zou bij de beantwoording van de vraag naar de betalingsbereidheid een vertekening kunnen optreden in de beantwoording als naar een geldbedrag zou worden gevraagd. Dit probleem is omzeild door de betalingsbereidheid te relateren aan het bedrag dat de betreffende respondent gemiddeld in een passantenhaven moet betalen voor een overnachting.

Er is bij de vraag naar de bereidheid tot betaling voor overnachting bij een tijdelijke aanlegplaats in een landelijke omgeving, onderscheidt gemaakt naar het voorzieningenniveau dat bij deze aanlegplaats aanwezig is. In eerste instantie is gevraagd naar wat men maximaal zou willen betalen (voor boot en bemanning samen) voor een overnachting bij een (tijdelijke) aanlegplaats in een landelijke omgeving met alleen basisvoorzieningen zoals meerpalen, een beschoeide oever en een geëgaliseerde walkant (Tabel 33).

Tabel 33 Verdeling (%) van de betalingsbereidheid, voor overnachting bij een tijdelijke aanlegplaats in een landelijke omgeving met alleen basisvoorzieningen, per regio

Betalingsbereidheid	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- naalen MB	Maas MB	Totaal
Wil geen geld betalen	33	40	33	37	38	18	34	38	34
Maximaal de helft van tarief in passantenhaven	62	50	59	57	56	71	59	56	59
Maximaal het volledige tarief in passantenhaven	5	10	8	6	7	11	8	6	8
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	143	143	144	1165

Chi² (14) = 26,9; p < 0,05 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Ongeveer eenderde van alle respondenten geeft aan geen geld voor een overnachting op een dergelijke locatie over te hebben, de overigen willen voor het overgrote deel (59%) maximaal de helft van het gemiddelde tarief in een passantenhaven betalen. In het Hollands plassen gebied lijkt de betalingsbereidheid wat groter dan in de meeste andere regio's, 82% van de respondenten in deze regio is in principe bereid om een geldbedrag te betalen. In de Waddenzee is de bereidheid om voor een dergelijke voorziening te betalen het kleinst (40% wil niet betalen). Het feit dat je op de Waddenzee op veel plaatsen (gratis) kunt overnachten in een natuurlijke omgeving door droog te vallen en doordat de praktische realisatie van een dergelijke voorziening in de Waddenzee moeilijk voorstelbaar is, vormen wellicht een verklaring voor de geringe bereidheid tot betaling in de Waddenzee.

Vervolgens is gevraagd naar wat men maximaal zou willen betalen voor een overnachting op een tijdelijke aanlegplaats in een landelijke omgeving, waar een aantal extra voorzieningen is aangebracht zoals afvalcontainers, picknickbanken, een speel-/ligweide en een tentenveldje (Tabel 34).

Uit Tabel 34 blijkt dat de betalingsbereidheid enigszins is toegenomen. Niet alleen zijn meer ondervraagden bereid om te betalen (72%), ook is een groter deel bereid (18%) om evenveel voor een dergelijke overnachtingslocatie te betalen als in een

Tabel 34 Verdeling (%) van de betalingsbereidheid, voor overnachting bij een tijdelijke aanlegplaats in een landelijke omgeving met enige extra voorzieningen, per regio

Betalingsbereidheid	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
Wil geen geld betalen	29	42	29	26	27	11	32	26	28
Maximaal de helft van tarief in passantenhaven	64	49	56	57	51	48	54	55	54
Maximaal het volledige tarief in passantenhaven	7	9	15	17	22	41	15	19	18
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	143	143	144	1165

Chi² (14) = 85,0; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

passantenhaven. De enige regio waar de betalingsbereidheid (iets) is afgenomen ten opzichte van de voorgaande vraag is de Waddenzee, in alle andere regio's is de betalingsbereidheid toegenomen. Koploper hierin is nog steeds het Hollands plasseengebied, 89% van de respondenten is bereid om voor een dergelijke overnachtingslocatie te betalen en 41% is zelfs bereid om voor een dergelijke overnachtingslocatie evenveel te betalen als in een passantenhaven.

Tenslotte is nog gevraagd naar hetgeen men maximaal zou willen betalen voor overnachting op een tijdelijke aanlegplaats in een landelijke omgeving met alleen als extra voorziening een toilet-/doucheruimte (Tabel 35).

Tabel 35 Verdeling (%) van de betalingsbereidheid, voor overnachting bij een tijdelijke aanlegplaats in een landelijke omgeving met als enige extra voorziening een toilet-/doucheruimte, per regio

Betalingsbereidheid	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
Wil geen geld betalen	6	20	8	11	10	4	12	21	11
Maximaal de helft van tarief in passantenhaven	54	48	31	37	40	47	37	39	42
Maximaal het volledige tarief in passantenhaven	40	32	61	53	49	49	51	40	47
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

Chi² (14) = 64,9; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

De aanwezigheid van een toilet-/doucheruimte blijkt de betalingsbereidheid in sterke mate positief te beïnvloeden. Zo geeft 89% van alle respondenten aan bereid te zijn voor een overnachtingslocatie waar enkel een dergelijke voorziening aanwezig is te betalen. Bijna de helft (47%) van de respondenten is zelfs bereid om voor een dergelijke aanleglocatie eenzelfde bedrag te betalen als voor overnachting in een passantenhaven. De grootste betalingsbereidheid (96%) blijken nog steeds respondenten in het Hollands plasseengebied te hebben. Opvallend is echter dat het percentage van de respondenten die bereid zijn om het volledige tarief te betalen het hoogst is in het IJsselmeer (61%). Op de Waddenzee en langs de Maas blijft de betalingsbereidheid enigszins achter, alhoewel ook in deze regio's ongeveer 80% van de respondenten bereid is te betalen voor een dergelijke overnachtingslocatie.

Er is nagegaan of de betalingsbereidheid voor overnachting bij een (tijdelijke) aanlegplaats in het landelijk gebied samenhang vertoont met de beoordeling van het aantal aanlegplaatsen in een natuurlijke omgeving (zie ook Tabel 26). Omdat in het Hollands

plassengebied de aanwezigheid van dit soort aanlegplaatsen het vaakst als (veel) te weinig is geclassificeerd, ligt het voor de hand om de grote betalingsbereidheid juist in deze regio, voor dergelijke tijdelijke aanleglocaties hieruit te verklaren. Dit blijkt echter niet het geval te zijn, er is zelfs in geen enkele regio sprake van een duidelijk significant verband tussen de betalingsbereidheid en de beoordeling van de aanwezigheid van aanlegplaatsen in een natuurlijke omgeving. De betalingsbereidheid komt derhalve niet voort uit schaarste-overwegingen. Blijkbaar wordt betaling voor een dergelijke overnachtingslocatie (zeker als er aanvullende voorzieningen bij zijn) als redelijk beschouwd.

6 DAGTRAJECTKENMERKEN

6.1 Planning dagtraject

Een meerdaagse toertocht is opgebouwd uit minimaal twee dagtochten. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op een aantal aspecten die van invloed zijn op de keuze van het traject (de route) dat tijdens een dagtocht (als onderdeel van een toertocht), wordt gevaren. Omdat hier sprake is van een dagtocht die onderdeel uitmaakt van een meerdaagse toertocht, mag worden verwacht dat de route die tijdens een dergelijke dagtocht wordt gevaren, afhankelijk is van de totale toevaartroute en derhalve van te voren op enigerlei wijze wordt gepland. Aan de respondenten is dan ook gevraagd in hoeverre de route die ze op de dag van het interview hebben afgelegd, van tevoren is gepland (Tabel 36). Indien de respondent op de interviewdag niet voer, is gevraagd naar de planning van het laatst gevaren dagtraject.

Tabel 36 Verdeling (%) van de mate van planning van het (laatst gevaren) dagtraject, per regio

Planning route	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
helemaal niet	35	22	32	28	17	40	38	21	29
alleen verste punt	5	8	6	7	11	5	7	26	9
alleen eerste stuk	1	1	3	2	4	5	1	1	2
alleen grote lijnen	37	28	32	29	29	28	20	16	28
gehele route exact	22	43	26	34	39	22	34	35	32
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	146	142	148	152	144	144	142	140	1158

$\chi^2 (28) = 111,8; p < 0,001$ ZB: Zeilboten MB: Motorboten

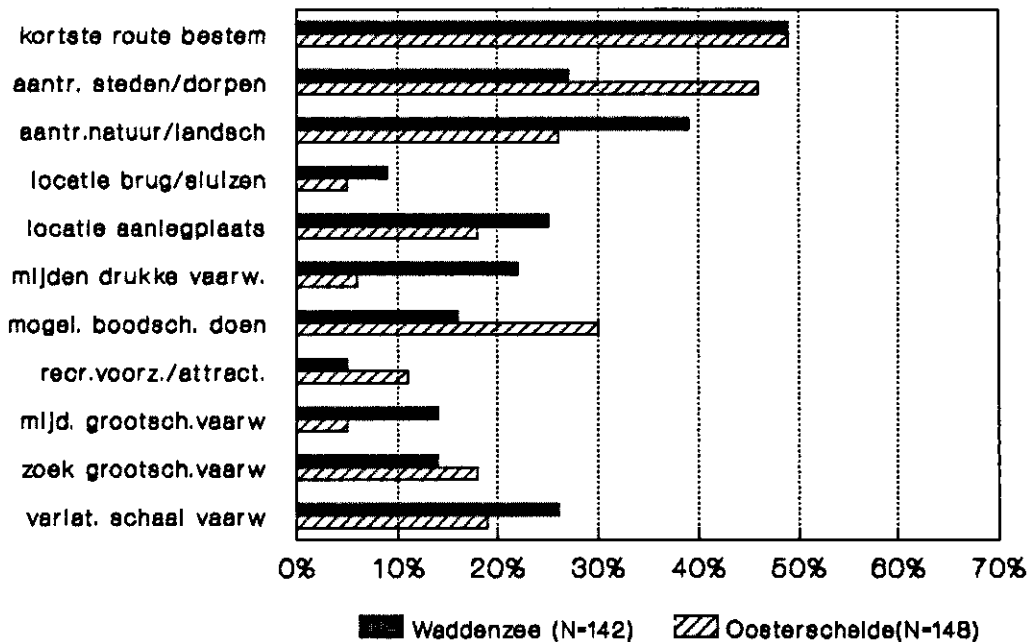
Het blijkt dat bijna driekwart (71%) van de dagtrajecten van toevaarders in meer of mindere mate van tevoren worden gepland. Eenderde deel van de routes wordt zelfs geheel van tevoren gepland. Er zijn geen opvallende verschillen in de mate van planning van de dagtrajecten tussen toerzeilers en motorboottoevaarders. Wel verschilt de planning van de dagtrajecten significant tussen de regio's. Op de Waddenzee worden de meeste routes exact gepland (43%). Dit komt waarschijnlijk omdat op de Waddenzee rekening moet worden gehouden met getijdenstromingen. Desondanks wordt 22% van de dagtrajecten op de Waddenzee helemaal niet gepland. Het Hollands plassen gebied is de regio waar de dagtrajecten het minst vaak worden gepland, 40% van de dagtrajecten wordt in het geheel niet gepland. Een groot contrast vormen de motorbootvaarders op de Friese meren waarbij slechts 18% van de dagtrajecten in het geheel niet wordt gepland. Een eenduidige verklaring voor dit grote verschil is niet voorhanden. De Maas kenmerkt zich doordat bij 26% van de dagtrajecten alleen het verste punt van te voren wordt bepaald. In feite wordt hiermee tevens de gehele route voor die dag gepland, omdat er nu eenmaal maar één vaarroute mogelijk is naar dat verste punt (heen en weer varen daargelaten).

De status van de regio (vaste vaarregio, doortochtregio of specifieke doelregio) blijkt niet samen te hangen met de mate waarin het dagtraject wordt gepland. Het is dus niet zo dat respondenten die een regio als doortochtregio classificeren, hun dagtraject in de betreffende regio meer plannen dan respondenten die de regio als vaste vaarregio beschouwen.

6.2 Aspecten van invloed op routekeuze dagtraject

Om te kunnen anticiperen op de effecten die veranderingen, in bijvoorbeeld het landschap, het vaarwater en het voorzieningenniveau, hebben op de routekeuze, is het van belang om te weten welke aspecten een rol spelen bij de routekeuze voor een bepaald dagtraject. Bij de keuze van de dagroute kunnen vele beweegredenen een rol spelen (zie vraag 73 tot en met 83 van de vragenlijst in aanhangsel 1). De weersgesteldheid is hierbij niet opgenomen. Uiteraard is de weersgesteldheid echter wel van invloed (wellicht zelfs het meest van invloed) op de keuze van de route die wordt gevaren. Windrichting, windsnelheid en dergelijke, zijn vooral voor de toerzeilers randvoorwaarden waarbinnen een route wordt gekozen. Maar zoals reeds in hoofdstuk 1 staat vermeld, worden de weersomstandigheden desondanks niet bij het onderzoek betrokken, omdat het een factor is die niet beïnvloedbaar is en die derhalve als een gegeven moet worden beschouwd.

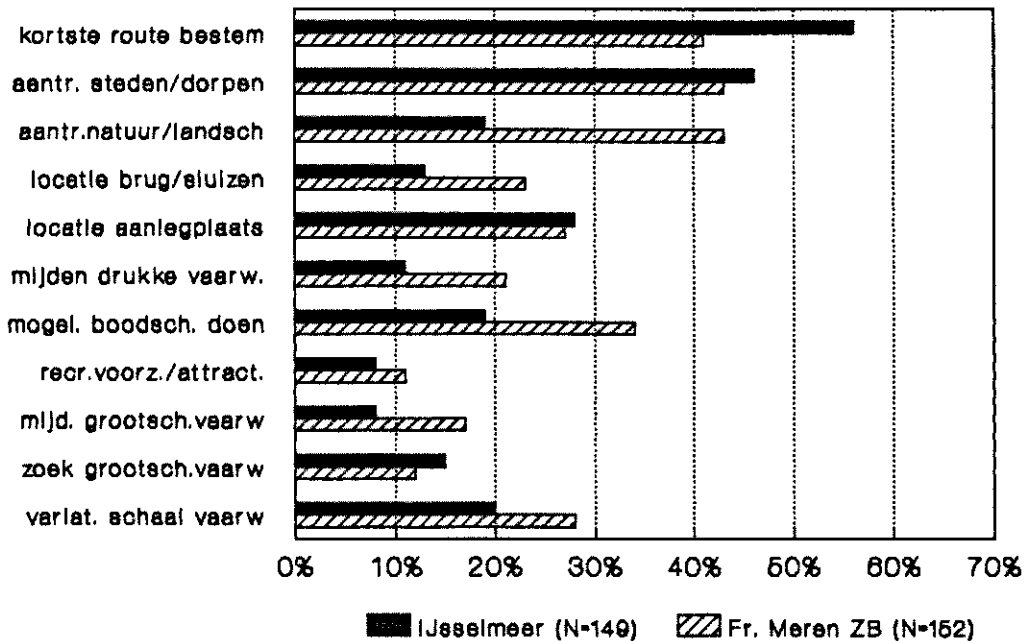
In Figuur 8 worden de redenen weergegeven die een rol hebben gespeeld bij de keuze van het laatst gevaren dagtraject bij respondenten op de Waddenzee en de Oosterschelde.



Figuur 8 *Percentage van de respondenten in de Waddenzee en de Oosterschelde, waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de routekeuze van het laatst gevaren dagtraject*

Het volgen van de kortste route naar een van te voren bepaalde bestemming blijkt in beide regio's het vaakst (bij 49% van de respondenten) een rol te spelen bij de keuze van het dagtraject. In de Waddenzee is daarnaast aantrekkelijke natuur/landschap relatief vaak genoemd (door 39% van de respondenten) als zijnde (mede) van invloed op de dagroutekeuze. Wellicht dat in de Waddenzee vooral wordt gedoeld op de aanwezige natuur en landschap op de plaats van bestemming. Bij de Oosterschelde worden aantrekkelijke steden/dorpen (46%) en in het verlengde hiervan de mogelijkheid om boodschappen te doen frequent genoemd (30%) als zijnde van invloed op de routekeuze van het dagtraject. In beide regio's worden de andere opgenomen redenen door de overgrote meerderheid van de respondenten niet meegenomen bij bepaling van de routekeuze.

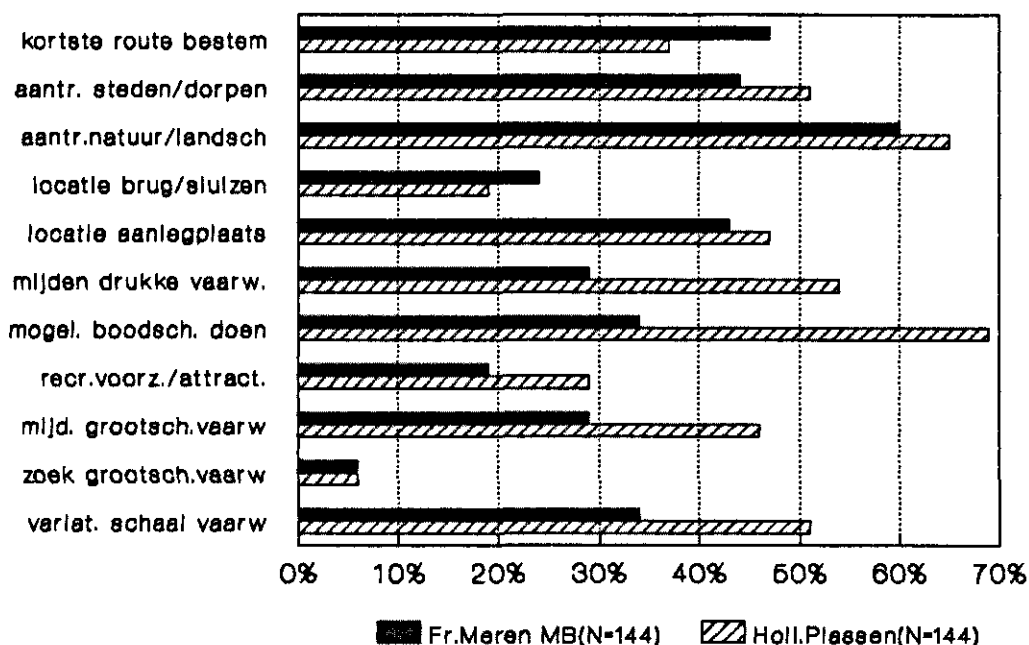
In Figuur 9 worden voor het IJsselmeer en de Friese meren (toerzeilers) de scoringspercentages van de onderscheiden beweegredenen gepresenteerd. Op het IJsselmeer worden twee redenen vaak genoemd als zijnde van invloed op de keuze van het dagtraject. Dit zijn het volgen van de kortste route naar de bestemming (56%) en het opnemen van aantrekkelijke steden en/of dorpen in de route (46%). Bij toerzeilers op de Friese meren spelen naast de twee reeds genoemde redenen ook de aanwezigheid van aantrekkelijke natuur en landschap (43%) en de mogelijkheid om boodschappen te doen (34%) relatief vaak een rol bij de keuze van het dagtraject.



Figuur 9 Percentage van de respondenten in het IJsselmeer en de Friese meren, waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de routekeuze van het laatst gevaren dagtraject

In het algemeen kan worden geconstateerd dat bij de routekeuze van het dagtraject bij toerzeilers maar een paar aspecten veelvuldig van invloed zijn. Vooral het volgen van de kortste route naar een bepaalde bestemming en aantrekkelijke steden/dorpen zijn van belang. Aspecten die samenhangen met de aard van het vaarwater (zoals de schaal, de variatie en de drukte) blijken bij maar weinig toerzeilers mee te wegen bij de keuze van het dagtraject. Men mijdt bepaalde wateren dan ook niet bij de keuze van het dagtraject. Toerzeilers zijn derhalve sterk doelgericht en hun routekeuze wordt maar beperkt beïnvloed door externe factoren.

In Figuur 10 worden de percentages van motorboottoervaarders op de Friese meren en de Hollandse plassen weergegeven, waarbij de genoemde redenen een rol hebben gespeeld bij de keuze van het dagtraject. Het opnemen van aantrekkelijke natuur en landschap blijkt bij 60% van de motorboottoervaarders in de Friese meren een rol te hebben gespeeld bij de routekeuze van het laatst gevaren dagtraject. Eveneens hoog scoren het volgen van de kortste route naar een van tevoren bepaalde bestemming (47%), het opnemen van aantrekkelijke steden/dorpen in de route (44%) en de locatie van aanlegplaatsen (43%). In het Hollands plassen gebied blijkt de mogelijkheid om onderweg boodschappen te kunnen doen verrassend vaak mee te wegen bij de routekeuze (69%). In het totaal zijn er zelfs zeven redenen die bij meer dan 40% van de respondenten een rol hebben gespeeld bij de routekeuze. Aantrekkelijke natuur en landschap (65%) blijkt

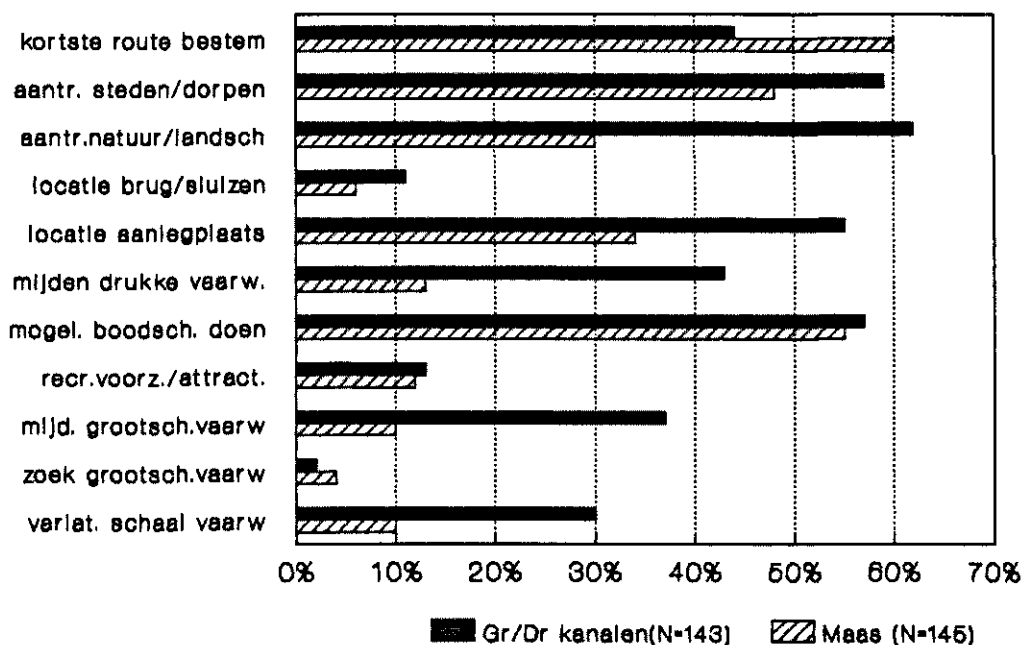


Figuur 10 Percentage van de respondenten in de Friese meren en de Zuid-Hollandse plassen, waarbij de genoemde redenen een rol heeft gespeeld bij de routekeuze van het laatst gevaren dagtraject

ook in deze regio van groot belang bij de routekeuze. Daarnaast blijkt de aard en de drukte van het vaarwater in deze regio wel vaak een rol te spelen bij de routekeuze. Zo worden drukke en grootschalige vaarwateren indien mogelijk gemeden door respectievelijk 54% en 47% van de respondenten aldaar, terwijl zoveel mogelijk variatie in de schaal van het vaarwater, door 51% van de respondenten bij de routekeuze van het dagtraject wordt nagestreefd. De locatie van aanlegplaatsen is, evenals bij motorboottoevaarders in de Friese meren, vaak (47%) van invloed op de routekeuze. In beide regio's wordt het opnemen van zoveel mogelijk grootschalig vaarwater in de route het minst vaak genoemd als zijnde van invloed op de routekeuze.

In Figuur 11 worden voor het Gronings-Drents kanalen gebied en de Maas de scoringspercentages van de beweegredenen gepresenteerd, die een rol spelen bij de routekeuze van het laatst gevaren dagtraject in deze regio's. In het Gronings-Drents kanalen gebied worden vier redenen door meer dan de helft van de respondenten genoemd. Dit zijn: de aanwezigheid van aantrekkelijke natuur en landschap (62%), het opnemen van aantrekkelijke steden/dorpen in de route (59%), de mogelijkheid om boodschappen te doen (57%) en de locatie van aanlegplaatsen (55%). Ook in deze regio geldt dat motorboottoevaarders drukke vaarwegen (43%) en grootschalig vaarwater (37%) vaak proberen te vermijden. Bij de Maas scoort (uiteraard) het volgen van de kortste route naar een van tevoren bepaalde bestemming het hoogst (60%). De mogelijkheid om boodschappen te doen blijkt ook een reden te zijn die vaak een rol speelt bij de routekeuze op de Maas (55%) en in samenhang hiermee het opnemen van aantrekkelijke steden/dorpen in de route (48%). Het opnemen van aantrekkelijke natuur en landschap in de route wordt maar door 30% van de respondenten naar voren gebracht. De locatie van aanlegplaatsen speelt nog bij 34% van de respondenten een rol bij de routekeuze. De overige redenen spelen geen rol van betekenis.

Bij de routekeuze van motorboottoevaarders blijken in het algemeen veel meer redenen van invloed te zijn op de routekeuze van het dagtraject dan bij toerzeilers. Zo worden



Figuur 11 Percentage van de respondenten in het Gronings-Drents kanalengebied en de Maas, waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de routekeuze van het laatst gevaren dagtraject

opnemen van aantrekkelijke natuur en landschap, aantrekkelijke steden/dorpen en de mogelijkheid om boodschappen te doen, veelvuldiger genoemd dan alleen het volgen van de kortste route naar een bestemming (met uitzondering van de Maas). Ook laten motorboottoevaarders zich vaker beïnvloeden in hun routekeuze door de aard en schaal van het vaarwater dan toerzeilers (vermijden van grootschalig en druk vaarwater) en houden ze vaker rekening met de locatie van aanlegplaatsen. De motorboottoevaarders lijken zich bij hun routekeuze dan ook veel meer te laten leiden door voorzieningen die op het land en langs de wal aanwezig zijn, dan toerzeilers. Dit wordt bijvoorbeeld duidelijk geïllustreerd bij de Friese meren (zie Figuur 9 en Figuur 10), waar beide typen toevaarders zijn ondervraagd. Bij de motorbootvaarders spelen veel meer redenen veel vaker een rol bij de routekeuze, dan bij de toerzeilers.

Evenals bij de redenen voor de keuze van de regio (zie hoofdstuk 5) is gedaan, is ook voor de genoemde aspecten die van invloed kunnen zijn op de routekeuze van het laatst gevaren dagtraject, gevraagd de drie redenen aan te geven (in volgorde van belangrijkheid) die hierop het meest van invloed zijn geweest. Gelijk in hoofdstuk 5 kreeg de belangrijkste reden een gewicht van drie, de één na belangrijkste reden een gewicht van twee en de twee na belangrijkste reden een gewicht van één. Vervolgens is per regio en voor alle regio's tezamen uitgerekend wat de volgorde (naar afnemend belang) van de genoemde redenen is (Tabel 37). In de tabel zijn van elke regio de drie belangrijkste redenen en de drie minst belangrijke redenen cursief afgedrukt.

Uit Tabel 37 komt het relatieve belang van de genoemde aspecten op de routekeuze van het laatst gevaren dagtraject naar voren, terwijl uit Figuur 8 tot en met Figuur 11 blijkt bij welk percentage van de respondenten de genoemde aspecten een rol hebben gespeeld bij de routekeuze.

Het volgen van de kortste route naar een van tevoren bepaalde bestemming blijkt vrij algemeen (in zes van de acht regio's) het meest van invloed te zijn op de routekeuze

Tabel 37 Redenen voor keuze route dagtraject, gerangordend naar volgorde van afnemend belang, per regio

Redenen voor keuze route dagtraject	Ooster-scheide ZB	Wadden-zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Zuid-Hol. plassen MB	Gr.Dr. ka-nalen MB	Maas MB	Totaal
kortste route	1	1	1	1	1	2	3	1	1
aantrekk. steden en dorpen	2	3	2	2	3	4	2	3	2
aantrekk. natuur/landschap	4	2	4	3	2	3	1	5	3
mogelijkheid boodsch. doen	3	9	5	4	5	1	5	2	4
locatie van aanlegplaatsen	7	4	3	5	4	5	4	4	5
mijden drukke vaarwegen	9	8	9	6	6	6	6	7	6
variatie schaal vaarwater	6	5	7	7	9	7	9	10	7
locatie van bruggen/sluizen	10	10	8	8	7	9	8	6	8
zoeken grootsch. vaarwater	5	6	6	9	11	11	11	11	9
mijden grootsch. vaarwater	11	7	11	11	10	8	7	9	10
recreatievoorz. en attracties	8	11	10	10	8	10	10	8	11
N =	134	124	125	142	141	124	136	126	1052

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

van het dagtraject. Alleen is in de Hollandse plassen 'de mogelijkheid om boodschappen te doen' en in het Gronings-Drents kanalengebied 'het opnemen van aantrekkelijke natuur en landschap in de route', het meest van invloed op de routekeuze. Het opnemen van aantrekkelijke steden/dorpen en aantrekkelijke natuur en landschap in de route, komen afwisselend op de tweede, derde of vierde plaats in de verschillende regio's. De locatie van aanlegplaatsen lijkt beleidsmatig de meeste kansen te bieden om invloed uit te oefenen op de routekeuze, hoewel deze reden pas op de vijfde plaats komt. Onder motorboottoevaarders wordt deze reden evenwel vaak genoemd als zijnde van invloed op de routekeuze.

Het minste invloed op de routekeuze, blijken aanwezige recreatievoorzieningen en attracties te hebben. Het zoveel mogelijk vermijden van grootschalig vaarwater blijkt vrijwel alleen bij motorboottoevaarders van invloed te zijn op de routekeuze. Dit komt ook tot uitdrukking doordat het opnemen van zoveel mogelijk grootschalig vaarwater in alle regio's met motorboottoevaarders op de laatste plaats staat. Enigszins verrassend is dat de locatie van bruggen en sluizen in de meeste regio's (ook in de regio's waar veel van deze 'obstakels' aanwezig zijn) niet veel invloed blijkt te hebben op de routekeuze. Blijkbaar loopt het met de barrièrewerking van deze voorzieningen nog wel los, of ze worden als zijnde 'onvermijdelijk' aanvaard.

6.3 Aantal gevaren uren

Om een beeld te krijgen van hoeveel uren er per dag wordt gevaren tijdens het toevaren, is de respondenten gevraagd naar het totale aantal uren dat op de dag van het interview reeds is, en naar verwachting nog wordt, gevaren (Tabel 38).

Ruim eenderde (38%) van de respondenten vaart op de dag van het interview in het geheel niet. Vooral op de Oosterschelde (59%) en de Waddenzee (51%) blijkt dit het geval te zijn. De weersomstandigheden ten tijde van de afname van het interview kunnen echter hebben gezorgd voor een vertekening van het beeld. De meeste interviews in zowel de Oosterschelde als in de Waddenzee zijn afgenomen gedurende de eerste interviewweek (laatste week van juli), waarbij het vooral in de kustwateren bij tijd en wijle te hard waaide

Tabel 38 *Verdeling (%) van het aantal vaaruren gedurende de interviewdag en het gemiddeld aantal vaaruren, per regio*

Aantal vaaruren	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
geen	59	51	38	23	31	37	42	24	38
1-2	6	9	12	20	28	20	11	11	15
3-4	23	18	35	36	35	23	20	32	28
5 en meer	12	22	15	21	7	20	27	33	20
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	151	144	143	143	145	1165
Gemiddeld aantal vaaruren	1,6	2,2	2,3	2,8	2,0	2,4	2,5	3,3	2,4

Chi² (21) = 134,3; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

om nog uit te kunnen varen. Ook in de andere onderzoeksregio's zullen hierdoor echter wat meer (min of meer gedwongen) rustdagen voorkomen dan normaal. Ook zal het aantal uren dat ten tijde van de interviewdag is gevaren naar verwachting enigszins kleiner zijn dan onder 'normale' weersomstandigheden. De regio met de meeste vaaruren per dag is de Maas (gemiddeld 3,3 uur per dag), eenderde van de dagtochten op de Maas duurt vijf uur of langer. Ook dit past weer in het beeld dat ook in de voorgaande hoofdstukken is geschetst, namelijk dat de Maas als doorgangsregio wordt gebruikt, waar men betrekkelijk snel doorheen vaart. Wat ook opvalt is het zeer geringe aantal motorboottoevaarders dat in de Friese meren minimaal vijf uren vaart gedurende de interviewdag (7%).

Om een duidelijker beeld te krijgen van de tijdsduur die toevaarders varend doorbrengen als ze eenmaal varen, is in Tabel 39 de verdeling van het aantal vaaruren weergegeven van enkel die toevaarders die op de dag van het interview daadwerkelijk hebben gevaren. Dit betreft 62% van de totale onderzoekspopulatie.

Tabel 39 *Verdeling (%) van het aantal vaaruren gedurende de interviewdag en het gemiddelde aantal vaaruren, per regio, van enkel die respondenten die op de dag van het interview daadwerkelijk hebben gevaren*

Aantal vaaruren	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
1-2	15	19	19	26	40	32	19	14	24
3-4	56	36	56	47	50	37	35	42	45
5 en meer	30	45	25	28	10	31	46	44	31
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	61	69	93	116	100	90	83	110	722
Gemiddeld aantal vaaruren	3,8	4,5	3,8	3,7	2,8	3,7	4,3	4,4	3,8

Chi² (14) = 65,4; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Uit Tabel 39 blijkt dat de toevaarders die varen, meestal 3 à 4 uren per dag varen. Gemiddeld wordt 3,8 uur per dag gevaren. In alle regio's ligt het gemiddelde aantal vaaruren beduidend hoger dan in Tabel 38. De grootste stijging doet zich voor bij de Waddenzee. Dit wordt onder meer veroorzaakt door het hoge percentage van de respondenten dat in de Waddenzee niet ging varen op de dag van het interview (51%). Gemiddeld duren de dagtochten op de Waddenzee nu het langst (4,5 uur per dag). Dit

komt aardig overeen met de tijd die gemiddeld nodig is om van de Friese kust over te steken naar de Waddeneilanden en vice versa. De motorboottoevaarders in de Friese meren blijken gemiddeld de kortste tochten te maken. Gemiddeld duurt een dagtocht van een motorboottoevaarder aldaar slechts 2,8 uur.

7 WALGEBRUIK

7.1 Aantal uren doorgebracht op de wal

Een belangrijk deel van de dag wordt tijdens een toervaart doorgebracht op de wal. Het blijkt namelijk dat het gemiddeld aantal uren dat per dag op de wal wordt doorgebracht (Tabel 40) in iedere regio groter is dan het aantal uren dat de toervaarders gemiddeld dagelijks varen (zie Tabel 38 in paragraaf 6.3). Slechts 3% van de respondenten komt in het geheel niet van de boot af gedurende de dag. In het Hollands plasseengebied worden gemiddeld de meeste uren op de wal doorgebracht (gemiddeld 4,3 uren per dag), terwijl het opvallend genoeg tevens de regio is met het hoogste percentage respondenten die in het geheel niet aan wal komen (8%). Bij de Maas worden het minste aantal uren op de wal doorgebracht (gemiddeld 3,5 uren per dag). Overigens zijn de verschillen tussen de regio's onderling betrekkelijk gering. De behoefte om enige tijd aan wal door te brengen is blijkbaar vrij algemeen aanwezig.

Tabel 40 *Verdeling (%) van het aantal uren dat gedurende de interviewdag op de wal wordt doorgebracht en het gemiddelde hiervan, per regio*

Aantal uren op de wal	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
geen	0	3	1	5	1	8	1	7	3
1-2	28	22	36	32	31	32	33	27	30
3-4	43	45	35	33	43	32	38	37	38
5 en meer	29	31	28	30	26	28	28	29	29
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	141	149	149	141	142	142	145	1157
Gemiddeld aantal waluren	3,8	3,7	3,9	4,0	3,8	4,3	3,6	3,5	3,8

Chi² (21) = 43,2; p < 0,01 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

7.2 Ondernomen activiteiten op de wal

Alvorens wordt ingegaan op de vraag welke activiteiten veelal op de wal worden ondernomen, wordt nagegaan welk deel van de respondenten aan minimaal één van de genoemde (wal)activiteiten deelneemt (Tabel 41).

Het blijkt dat de overgrote meerderheid (96%) minimaal één van de genoemde activiteit(en) aan de wal heeft ondernomen of nog van plan is te gaan ondernemen op de dag van het interview. Alleen in het Hollands plasseengebied blijkt het animo om activiteiten aan de wal te ondernemen beduidend lager te zijn dan in de overige regio's, 10% geeft aan geen van de genoemde activiteiten aan de wal te (gaan) ondernemen op de interviewdag.

Aan de hand van voorgecodeerde antwoorden konden de respondenten aangeven welke activiteit(en) ze op de dag van het interview op de wal hadden ondernomen en/of nog van plan waren te gaan ondernemen (Tabel 42). Aangezien er meerdere antwoorden

Tabel 41 Verdeling (%) van het al dan niet hebben ondernomen van activiteit(en) aan de wal, per regio

Wel/geen activiteit(en) aan wal ondernomen	Ooster-schelde ZB	Wadden-zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka-nalen MB	Maas MB	Totaal
wel	99	97	97	96	99	90	96	95	96
geen	1	3	3	4	1	10	4	5	4
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

konden worden geven overschrijdt de som van de percentages de 100%. Dat wil zeggen dat er gemiddeld meer dan één activiteit door de respondenten op de wal wordt ondernomen (gemiddeld door de gehele populatie zelfs bijna 2,3 activiteiten). Alleen in het Hollands plassegebied worden beduidend minder activiteiten ondernomen dan gemiddeld (1,8). Dit wordt onder meer veroorzaakt door het hoge percentage van de respondenten dat in het Hollands plassegebied helemaal niet aan wal komt of niet aan wal kan komen (Tabel 41).

Tabel 42 Percentage van de respondenten dat de genoemde activiteit heeft ondernomen of nog gaat ondernemen op de interviewdag, per regio

Ondernomen activiteiten	Ooster-schelde ZB	Wadden-zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka-nalen MB	Maas MB	Totaal
Boodschappen/winkelen	89	82	81	86	85	73	78	83	82
Wandelen/fietsen	47	52	42	32	53	38	69	35	46
Bezoek restaurant/café	57	53	56	63	55	36	27	60	51
Cultuurbezoek	45	37	53	44	42	26	31	39	40
Overige recreatie-activiteiten	18	10	3	12	12	8	8	4	9
Totaal	256	234	235	237	247	181	213	221	228
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

De (dagelijkse) boodschappen en/of recreatief winkelen blijkt in alle regio's de activiteit te zijn die het vaakst wordt ondernomen, (door ruim 80% van de respondenten). Voor de overige activiteiten kunnen verschillen in deelnamepercentages tussen regio's voor een deel worden verklaard door het aanbod aan voorzieningen in de verschillende regio's. Zo wordt er in het Gronings-Drents kanalengebied meer gewandeld en gefietst dan gemiddeld en is de deelname aan cultuurbezoek het grootst in het IJsselmeer. In hoeverre de beoordeling van de aanwezige voorzieningen parallel loopt met de deelnamepercentages aan de onderscheiden activiteit(en), wordt in paragraaf 7.3 nader besproken.

7.3 Beoordeling (recreatieve) voorzieningen

In deze paragraaf wordt weergegeven wat de mening van de respondenten is over de aanwezige (recreatieve) voorzieningen, zoals (toeristische) winkels (paragraaf 7.3.1), horecagelegenheden en cultuurhistorische elementen (paragraaf 7.3.2) en recreatiefaciliteiten en natuurgebieden (paragraaf 7.3.3). Ook nu moesten de respondenten bij hun beoordeling de totale onderzoeksregio in beschouwing nemen en niet alleen de lokatie waar het interview werd afgenomen. Indien wordt aangegeven dat men 'geen

belang hecht' aan een voorziening, wil dit in het algemeen zeggen dat men er geen behoefte aan heeft en er dus ook geen gebruik van maakt. De categorie 'weet niet' geeft een indicatie van de kennis die respondenten hebben van de aanwezige voorzieningen.

7.3.1 Winkels

De beoordeling van het aantal levensmiddelenwinkels wordt weergegeven in Tabel 43. In het algemeen zijn er (ruim) voldoende mogelijkheden om levensmiddelen in te slaan, zo oordeelt meer dan 90% van de toervaarders. Alleen bij de Maas vindt 17% van de respondenten dat er te weinig levensmiddelenwinkels aanwezig zijn. Het meest positief oordeelt men over de aanwezigheid van levensmiddelenwinkels in de regio van het IJsselmeer, 63% van de ondervraagden is van mening dat er daar ruim voldoende levensmiddelenwinkels aanwezig zijn. Dat vrijwel alle ondervraagden gebruik maken van deze winkels blijkt uit het feit dat 'geen belang' en 'weet niet' vrijwel niet worden genoemd.

Tabel 43 Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal levensmiddelenwinkels, per regio

Levensmiddelenwinkels	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
ruim voldoende	39	39	63	38	34	41	25	35	39
precies voldoende	58	56	30	54	56	48	63	48	52
te weinig	2	2	5	7	8	7	11	17	7
veel te weinig	0	1	0	0	1	3	1	2	1
geen belang	0	1	0	0	1	0	0	0	0
weet niet	1	1	1	2	0	2	1	0	1
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Tabel 44 Verdeling (%) van de beoordeling van toeristische winkels, per regio

Toeristische winkels	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
ruim voldoende	36	29	34	26	16	8	10	25	23
precies voldoende	22	33	15	27	43	31	19	28	27
te weinig	1	0	0	1	5	11	7	7	4
veel te weinig	0	0	0	0	0	5	1	0	1
geen belang	34	34	39	34	22	23	55	12	31
weet niet	8	4	12	12	14	22	8	29	14
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Bij de beoordeling van de toeristische winkels (winkels die (hoofdzakelijk) goederen verkopen die niet noodzakelijk zijn voor het dagelijks bestaan) ontstaat een geheel ander beeld (Tabel 44). De categorie 'geen belang' heeft hier zelfs de hoogste score (31%). Ook de categorie 'weet niet' scoort betrekkelijk hoog (gemiddeld 14%) en duidt op een

zekere desinteresse voor dit soort voorzieningen. Ongeveer de helft van de respondenten maakt klaarblijkelijk niet of nauwelijks gebruik van dergelijke winkels, met het Gronings-Drents kanalengebied als uitschieter: 63% van de ondervraagden aldaar geeft te kennen er geen belang aan te hechten of het niet te weten. Het meest positief zijn de respondenten op de Waddenzee, 62% vindt dat er (ruim) voldoende toeristische winkels zijn. In het Hollands plassegebied is de behoefte aan meer toeristische winkels het grootst, 16% van de ondervraagden vindt dat er (veel) te weinig van dergelijke winkels in de regio aanwezig zijn en dat is hoog in vergelijking met het gemiddelde (5%).

7.3.2 Horeca en cultuurhistorische elementen

Hoe over de aanwezige horecavoorzieningen wordt gedacht, staat weergegeven in Tabel 45. In geen enkele regio is er sprake van een opvallend gebrek aan deze voorziening. Gemiddeld is bijna 90% van de respondenten van mening dat er (ruim) voldoende horecavoorzieningen aanwezig zijn. Het enige opvallende punt is dat in het Gronings-Drents kanalengebied 22% van de respondenten te kennen geeft geen belang te hebben bij horecavoorzieningen, tegen gemiddeld 5%. Dit komt overeen met de deelnamepercentages aan de ondernomen activiteiten (zie Tabel 42). Het deelnamepercentage aan horecabezoek in het Gronings-Drents kanalengebied blijkt veruit het laagste te zijn van alle regio's, maar dit wordt klaarblijkelijk niet veroorzaakt door gebrek aan horecagelegenheden in deze regio.

Tabel 45 Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal horecavoorzieningen, per regio

Horecavoorzieningen	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
ruim voldoende	52	49	66	47	36	35	35	65	48
precies voldoende	41	42	24	43	53	51	33	28	39
te weinig	3	0	5	4	4	5	4	2	3
veel te weinig	0	1	1	1	0	1	0	0	1
geen belang	1	5	1	3	4	6	22	1	5
weet niet	3	3	3	1	4	2	6	5	3
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

De beoordeling van bezienswaardigheden en cultuurhistorische elementen wordt weergegeven in Tabel 46. In het algemeen vindt 80% van de respondenten dat er (ruim) voldoende van dergelijke voorzieningen aanwezig zijn. Alleen in het Hollands plassegebied is 15% van de respondenten van mening dat er (veel) te weinig bezienswaardigheden en cultuurhistorische elementen aanwezig zijn en geeft 17% van de respondenten aan er onvoldoende van op de hoogte te zijn. Wat verder opvalt is het relatief hoge percentage van de respondenten in het Friese merengebied, bij zowel de toerzeilers als de motorbootvaarders, die aangeven geen belang te hebben bij deze voorzieningen.

Tabel 46 Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal bezienswaardigheden en cultuurhistorische elementen, per regio

Bezienswaardigheden/Cultuurhistorische elementen	Oosterschelde ZB	Waddenzee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. kanalen MB	Maas MB	Totaal
ruim voldoende	18	28	47	20	19	17	24	48	28
precies voldoende	70	59	44	51	55	43	52	39	52
te weinig	5	4	3	5	4	8	10	2	5
veel te weinig	0	0	0	1	0	7	0	0	1
geen belang	5	7	1	16	13	8	10	1	8
weet niet	2	3	5	9	10	17	4	10	7
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

7.3.3 Recreatieve voorzieningen

In deze paragraaf wordt ingegaan op de vraag in hoeverre watersporters op de hoogte zijn van en belang hechten aan voorzieningen die betrekking hebben op recreatieve activiteiten die zich hoofdzakelijk op de wal (het 'vaste' land) afspelen. Zo wordt in Tabel 47 geschetst wat de watersporter vindt van de aanwezige wandel- en fietspaden in de onderscheiden regio's.

Tabel 47 Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal wandel- en fietspaden, per regio

Wandel- en fietspaden e.d.	Oosterschelde ZB	Waddenzee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. kanalen MB	Maas MB	Totaal
ruim voldoende	10	58	17	16	14	15	50	27	26
precies voldoende	43	37	21	22	43	42	24	41	34
te weinig	3	0	5	5	6	10	1	7	5
veel te weinig	1	0	3	0	0	6	1	0	1
geen belang	20	4	12	32	15	8	13	4	14
weet niet	24	1	42	24	22	18	11	21	21
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Ruim eenderde van de ondervraagde watersporters hecht geen belang aan deze voorzieningen of is er niet van op de hoogte (weet niet). Dit blijkt vooral het geval te zijn bij de Oosterschelde, het IJsselmeer en de Friese meren (zowel zeilers als motorbootvaarders). Een groot contrast met deze regio's vormt de Waddenzee, waarbij maar 5% van de ondervraagden aangeeft er geen belang aan te hechten of het niet te weten. Blijkbaar zijn de toervaarders in deze regio wel degelijk gericht op voorzieningen voor deze vormen van landrecreatie in de omliggende streken. Dit geldt eveneens, maar in wat mindere mate voor toervaarders in de Hollandse plassen, het Gronings-Drents kanalengebied en de Maas.

Ten aanzien van speel-/ligweiden wordt in Tabel 48 de beoordeling van de toervaarders weergegeven.

Tabel 48 Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal speel-/ligweiden, per regio

Speel-/ligweiden	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
ruim voldoende	5	17	6	14	10	6	3	13	9
precies voldoende	22	25	17	25	37	32	13	19	24
te weinig	12	5	13	13	17	21	15	12	14
veel te weinig	3	4	6	4	3	19	6	9	7
geen belang	28	32	19	24	13	13	44	9	24
weet niet	32	18	40	20	21	10	18	38	25
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Ongeveer de helft van de respondenten hecht aan dergelijke voorzieningen geen belang of is niet van het bestaan op de hoogte. Vooral in het Gronings-Drents kanalengebied is de getoonde belangstelling laag. Het feit dat in deze regio relatief veel ouderen varen is hier wellicht (mede) op van invloed. Anderzijds mag van de andere helft van de toervaarders worden verondersteld dat zij wel in meer of mindere mate belang hechten aan dergelijke voorzieningen. Zo vindt gemiddeld 21% van de toervaarders dat er (veel) te weinig van dergelijke voorzieningen aanwezig zijn. Deze score wordt voor geen enkele andere voorziening zelfs bij benadering bereikt. Vooral in het Hollands plassengebied is de behoefte aan meer speel-/ligweiden groot (40% van de respondenten geeft aan dat er (veel) te weinig speel-/ligweiden zijn). Kennelijk is de populatie niet uniform in de beoordeling van dergelijke specifieke voorzieningen, maar is er sprake van segmenten, mogelijk samenhangend met gezins- of levensfase.

Tenslotte is nog gevraagd naar het aantal natuurgebieden (Tabel 49). De categorie 'geen belang' komt hier nauwelijks voor (2%). Blijkbaar staan natuurgebieden hoog aangeschreven bij toervaarders.

Tabel 49 Verdeling (%) van de beoordeling van het aantal natuurgebieden, per regio

Natuurgebieden	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
ruim voldoende	22	58	25	41	43	39	56	33	39
precies voldoende	60	36	31	47	53	41	34	56	45
te weinig	6	1	18	3	4	11	6	3	7
veel te weinig	1	2	2	0	0	2	0	1	1
geen belang	5	1	3	3	0	1	0	0	2
weet niet	6	1	22	7	1	6	4	8	7
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	148	142	149	152	144	144	143	145	1167

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

Alleen bij het IJsselmeer geeft een substantieel deel van de respondenten aan dat er (veel) te weinig natuurgebieden aanwezig zijn. Bovendien is 22% van de respondenten die zijn ondervraagd in het IJsselmeer, niet op de hoogte van aanwezige natuurgebieden. In vergelijking met de andere regio's is dit een hoog percentage. Het blijkt zelfs dat bij de beoordeling van alle (land)recreatievoorzieningen de respondenten van het IJsselmeer

structureel het hoogste scoren op de categorie 'weet niet'. De toerzeilers op het IJsselmeer hebben klaarblijkelijk weinig kennis van de recreatiemogelijkheden op het omringende land. De strakke (deels stenen) bedijking van grote delen van het IJsselmeer, waardoor het moeilijk is om aan wal te komen, is hier wellicht mede debet aan, evenals de vrij geïsoleerde ligging (ten opzichte van natuurgebieden) van een aantal steden/dorpen waarin (passanten)havens langs het IJsselmeer zijn gesitueerd.

7.4 Gemiddelde bestedingen

Om inzicht te verkrijgen in het bestedingspatroon van toervaarders, is gevraagd om aan te geven welke geldbedragen in de afgelopen 24 uur zijn besteed (door alle opvarenden van de boot tezamen) aan de diverse activiteiten. **Hoewel alle in deze paragraaf vermelde bedragen betrekking hebben op bestedingen van alle opvarenden tezamen en niet slechts van de ondervraagde, zal ter wille van de leesbaarheid dit niet iedere keer in de tekst worden vermeld.** Behalve een procentuele verdeling van het bestede bedrag per onderscheiden activiteit, is ook het gemiddeld bestede bedrag per boot uitgerekend voor de onderscheiden activiteiten. **Het uitgerekende gemiddeld bestede bedrag heeft betrekking op alle boten die in de betreffende regio bij het onderzoek zijn betrokken, ongeacht of ze al dan niet daadwerkelijk iets aan de betreffende activiteit hebben besteed in de aan het interview voorafgaande 24 uur.** Tevens is nog de som van de gemiddelde bestedingen berekend. Hierdoor is voor de onderscheiden activiteiten het totale gemiddelde bestede bedrag per vaardag per boot bekend. In paragraaf 7.4.1 worden de bestedingen aan dagelijkse boodschappen besproken. In paragraaf 7.4.2 staan de uitgaven met een recreatief oogmerk vermeld. In paragraaf 7.4.3 worden uitgaven die samenhangen met het varen zelf weergegeven. In paragraaf 7.4.4 tenslotte, wordt een overzicht gegeven van de bestedingen waarnaar in het onderzoek is gevraagd en wordt het gemiddeld bestede bedrag per vaardag, per boot en per opvarende gepresenteerd.

7.4.1 Dagelijkse boodschappen

In Tabel 50 staat vermeld wat er per dag, per boot aan dagelijkse boodschappen wordt besteed. In alle regio's tezamen wordt gemiddeld f 42,10 per dag aan de dagelijkse boodschappen besteed.

Het gemiddeld bestede bedrag blijkt per regio enigszins te verschillen. Zo wordt in de Friese meren door toerzeilers gemiddeld 'slechts' f 33,50 per dag besteed aan de dagelijkse boodschappen en in de Hollandse plassen f 33,90, terwijl toerzeilers op het IJsselmeer gemiddeld f 48,40 per dag hieraan besteden. Noch in Friesland noch in het Hollandse plasseengebied is er sprake van een duidelijk tekort aan levensmiddelenwinkels (Tabel 43) zodat het verschil met het IJsselmeer niet kan worden verklaard uit een voorzieningen (aanbod) tekort. Slechts 18% van de ondervraagden geeft aan dat in de voorgaande 24 uur niets aan de dagelijkse boodschappen is besteed. Dit betekent dat toervaarders gemiddeld gedurende slechts één op de vijf dagen geen inkopen doen voor hun dagelijkse boodschappen. Een uitschieter vormen toervaarders in de Hollandse plassen die gedurende drie van de tien dagen geen dagelijkse boodschappen doen.

Tabel 50 Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per boot aan dagelijkse boodschappen wordt besteed en het gemiddeld bestede bedrag, per regio

Dagelijkse Boodschappen (fl)	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
0	7	14	12	22	19	29	14	27	18
1 - 10	11	6	5	7	5	8	9	7	7
11 - 25	20	18	18	26	18	14	20	9	18
26 - 50	33	40	35	27	31	30	30	32	32
51 - 100	22	17	27	16	22	18	23	20	21
> 100	8	5	5	2	6	1	4	6	5
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	143	142	147	152	144	139	142	143	1152
Gemidd. bestede bedrag (fl)	46,60	43,00	48,40	33,50	47,80	33,90	42,60	41,50	42,10

Chi² (35) = 74,7; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

7.4.2 Uitgaven met een recreatief oogmerk

De bestedingen die samenhangen met recreatief winkelen worden in Tabel 51 weergegeven. Ten opzichte van de bestedingen die samenhangen met de dagelijkse boodschappen zijn de verschillen per regio voor de uitgaven aan recreatief winkelen nog beduidend groter. Zo wordt door motorboottoevaarders op de Maas hieraan ruim vijfmaal zoveel uitgegeven (f 44,40) als door zowel toerzeilers (f 8,60) als motorboottoevaarders (f 7,70) in de Friese meren. Bijna driekwart van de ondervraagden geeft aan in de voorgaande 24 uur niets aan recreatief winkelen te hebben uitgegeven. Gemiddeld wordt derhalve eens in de vier dagen een uitgave gedaan in het kader van recreatief winkelen.

Tabel 51 Verdeling (%) van het bedrag dat dagelijks per boot aan recreatief winkelen wordt besteed en het gemiddeld bestede bedrag, per regio

Recreatief Winkelen (fl)	Ooster- schelde ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
0	63	63	76	68	77	77	83	66	72
1 - 10	8	13	4	16	9	6	4	5	8
11 - 50	16	16	13	13	11	9	8	9	12
51 - 100	7	1	3	2	1	4	4	9	4
> 100	6	7	4	1	1	4	1	11	4
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	143	142	149	152	143	141	142	144	1156
Gemidd. bestede bedrag (fl)	19,40	30,00	19,20	8,60	7,70	15,60	8,90	44,40	19,20

Chi² (26) = 86,0; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

De uitgaven voor cultuurbezoek staan vermeld in Tabel 52. Hieronder wordt verstaan de kosten die gemaakt worden bij het bezoeken van (oude) stadjes en dorpen, zoals uitgaven voor musea en andere bezienswaardigheden. Ook hiervoor blijken grote verschillen te bestaan tussen de regio's. De relatief hoge besteding aan cultuurbezoek

in de regio's van het IJsselmeer (gemiddeld f 3,00 per boot per dag) en de Waddenzee (gemiddeld f 2,70 per boot per dag) valt te verklaren uit de aanwezigheid van historische havenplaatsen in beide regio's. Bovendien vindt in beide regio's het merendeel van de overnachtingen plaats in deze (historische) havens (zie paragraaf 5.6), hetgeen de kans vergroot dat er wordt deelgenomen aan cultuurbezoek. Minder goed verklaarbaar zijn de lage bedragen die met cultuurbezoek gemoeid zijn in Friesland want ook in deze regio zijn voldoende steden en dorpen met (cultuur)historische voorzieningen aanwezig. Bij Tabel 46 is echter al melding gemaakt van het hoge percentage respondenten dat in het Friese merengebied aangaf geen belang te hechten aan bezienswaardigheden/cultuurhistorische elementen of er onvoldoende van op de hoogte te zijn ('weet niet'). De toervaarders in Friesland zijn blijkbaar in mindere mate dan elders geïnteresseerd in cultuurhistorie en overige bezienswaardigheden. Mogelijk wordt dit veroorzaakt door het feit dat toervaarders in de Friese meren voor het merendeel ook hun vaste ligplaats hebben in Friesland (zie paragraaf 5.3), en daarom al goed bekend zijn met de aldaar aanwezige cultuurhistorische elementen en bezienswaardigheden.

Tabel 52 Verdeling (%) van het bedrag dat dagelijks per boot aan cultuurbezoek wordt besteed en het gemiddeld bestede bedrag, per regio

Cultuurbezoek (fl)	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
0	92	87	89	97	99	96	93	93	93
1 - 10	8	4	2	3	1	2	4	4	4
11 - 25	1	4	5	0	0	1	1	2	2
> 25	0	4	4	0	0	1	1	1	2
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	143	142	149	152	144	141	142	144	1157
Gemidd. bestede bedrag (fl)	0,70	2,70	3,00	0,20	0,10	0,60	1,10	1,80	1,30

Chi² (21) = 55,0; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

In Tabel 53 worden de uitgaven die gemoeid zijn met het bezoek aan horeca-gelegenheden weergegeven. Gemiddeld wordt hieraan per dag per boot bijna f 30,- besteed, met als uitschieters toerzeilers in de Waddenzee (f 38,10) en toerzeilers in de Friese meren (eveneens f 38,10). Het relatief geringe bedrag dat toerzeilers in Friesland besteden aan dagelijkse boodschappen (Tabel 50) wordt hierdoor enigszins gecompenseerd. Het blijkt dat toerzeilers gemiddeld meer aan de horeca besteden dan motorboottoervaarders. Zo overtreffen de gemiddelde bestedingen aan de horeca in de vier regio's waar toerzeilers zijn ondervraagd elk de gemiddelde bestedingen aan de horeca in de vier regio's waar motorboottoervaarders zijn ondervraagd. Gemiddeld over alle regio's wordt er eens in de twee dagen geld besteed aan de horeca (53% heeft namelijk in de 24 uur voorafgaande aan het interview niets aan de horeca besteed). Dat betekent tevens dat degenen die in de voorafgaande 24 uur wel iets aan de horeca hebben besteed, gemiddeld in feite ongeveer f 60,00 per dag hebben uitgegeven aan de horeca. Het percentage van alle respondenten dat het afgelopen etmaal meer dan f 100,00 heeft besteed aan de horeca is 8%. Vrij vertaald houdt dit in, dat toervaarders gemiddeld eens in de twaalf à dertien dagen (uitgebreid) uit eten gaan. Met een gemiddelde tochtduur van 26 dagen (zie paragraaf 5.1), betekent dit dat een toevaarder gemiddeld tweemaal tijdens zo'n toertocht 'buiten de deur' uit eten gaat.

In het Hollandse plasseengebied en het Gronings-Drents kanalengebied zijn de percentages van de respondenten die de afgelopen 24 uur geen geld hebben besteed

Tabel 53 Verdeling (%) van het bedrag dat dagelijks per boot aan horecabezoek wordt besteed en het gemiddeld bestede bedrag, per regio

Horecabezoek (fl)	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
0	42	44	53	42	55	70	66	50	53
1 - 10	13	9	5	11	10	9	11	8	9
11 - 25	15	18	10	15	10	11	6	14	12
26 - 50	6	11	10	11	8	4	5	13	9
51 - 100	15	9	12	13	9	4	9	7	10
> 100	10	9	10	9	8	3	4	8	8
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	143	142	148	152	144	141	142	144	1156
Gemidd. bestede bedrag (fl)	34,70	38,10	33,70	38,10	29,60	11,60	17,40	30,80	29,30
Chi² (35) = 81,7, p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten									

aan de horeca het hoogst (ongeveer tweederde van de respondenten) en zijn de gemiddeld bestede bedragen ook het laagst. Dat het deelnamepercentage en de bestede bedragen in deze regio's lager zijn dan elders komt niet voort uit het feit dat er te weinig horecavoorzieningen in de genoemde regio's zijn, want in beide regio's is maar een klein deel van de respondenten van mening dat er (veel) te weinig horecavoorzieningen in de regio aanwezig zijn (Tabel 45). Wel is het zo dat vooral in het Gronings-Drents kanalengebied een groot deel van de respondenten aangeeft er geen belang bij te hebben (22%).

Tabel 54 Verdeling (%) van het bedrag dat dagelijks per boot aan overige recreatie-activiteiten wordt besteed en het gemiddeld bestede bedrag, per regio

Overige recreatie-activiteiten (fl)	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
0	90	84	97	90	96	97	95	97	93
1 - 10	2	1	2	7	1	0	0	1	2
11 - 25	6	11	1	3	3	1	3	1	3
> 25	1	5	1	1	0	2	2	1	2
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	143	142	149	152	144	141	142	144	1157
Gemidd. bestede bedrag (fl)	2,00	3,90	0,70	1,10	0,50	1,20	1,70	1,40	1,50
Chi² (21) = 70,2; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten									

De bestedingen aan overige recreatie-activiteiten worden weergegeven in Tabel 54. Gemiddeld wordt hieraan f 1,50 besteed. Ruim 90% van de respondenten heeft er in het afgelopen etmaal geen geld aan uitgegeven. Het totaalbeeld voor deze uitgaven-categorie vertoont grote overeenkomsten met die voor cultuurbezoek (Tabel 52). De regio waarin relatief veel wordt gependeld aan overige recreatie-activiteiten is de Waddenzee. Niet alleen is het gemiddeld bestede bedrag het hoogste (f 3,90), ook het percentage van de respondenten die aangeeft geld te hebben besteed in het afgelopen etmaal aan overige recreatie-activiteiten, is in de Waddenzee het hoogste (16%). Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt doordat (het huren van) fietsen een populaire bezigheid is onder

toervaarders op de Waddeneilanden. Motorboottoervaarders in de Friese meren besteden gemiddeld het minste aan overige recreatie-activiteiten, gemiddeld f 0,50 per boot per dag.

7.4.3 Uitgaven aan brandstof en scheepvaartartikelen en brug- en sluisgelden

In deze paragraaf worden een aantal uitgaven belicht die direct of indirect verband houden met het varen zelf. Zo worden in Tabel 55 de gemiddelde uitgaven voor brandstof (benzine/diesel) en andere scheepvaartartikelen/-benodigdheden vermeld. Doordat bij de vraagstelling naar de uitgaven, beide posten zijn samengevoegd, kan niet worden nagegaan hoe de onderlinge verdeling is tussen de uitgaven voor brandstof enerzijds en de uitgaven voor andere scheepvaartartikelen/-benodigdheden anderzijds. Gemiddeld wordt aan beide kostenposten tezamen f 18,60 per boot per dag besteed, waarbij gemiddeld ongeveer eenmaal per vier dagen hiervoor daadwerkelijk een uitgave plaatsvindt. Wat opvalt is dat behalve bij de Maas, de gemiddelde uitgaven voor brandstof en andere scheepvaartartikelen/-benodigdheden in regio's met zeil(kajuit)boten hoger is dan in regio's met motorboten. Dit is enigszins in tegenstelling met hetgeen verwacht zou mogen worden, aangezien zeil(kajuit)boten voor een belangrijk deel op windkracht voortbewegen en derhalve minder brandstof verbruiken. Bovendien hebben zeilboten veelal een motor met minder vermogen (die dus zuiniger in het verbruik is) dan motorboten. Een mogelijke verklaring voor het verschil in de gemiddelde uitgaven aan brandstof en andere scheepvaartartikelen/-benodigdheden zou kunnen zijn dat bij zeil(kajuit)boten wellicht meer besteed wordt aan scheepvaartartikelen/-benodigdheden dan bij motorboten, omdat bij zeilboten nu eenmaal meer onderdelen aan slijtage onderhevig zijn. Wellicht is het zelfs zo dat de uitgaven voor scheepvaartartikelen/-benodigdheden de uitgaven voor brandstof overstijgen.

Tabel 55 *Verdeling (%) van het bedrag dat dagelijks per boot aan brandstof en andere scheepvaartartikelen wordt besteed en het gemiddeld bestede bedrag, per regio*

Brandstof e.a. scheepvaartartikelen (fl)	Ooster-schelde ZB	Wadden-zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka-nalen MB	Maas MB	Totaal
0	69	78	78	72	79	85	81	75	77
1 - 25	13	9	11	16	7	5	5	1	9
26 - 50	13	8	6	7	9	5	4	8	7
> 50	6	6	5	5	5	5	11	16	7
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	143	142	149	152	144	141	142	144	1157
Gemidd. bestede bedrag (fl)	17,60	22,70	16,80	19,10	11,40	8,10	18,90	36,00	18,60

Chi² (21) =64,4; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

In Tabel 56 staan de uitgaven aan brug- en sluisgelden vermeld, die in de afgelopen 24 uur hebben plaatsgevonden. Gemiddeld wordt per boot f 1,60 aan brug- en sluisgelden per dag besteed. Dat er grote verschillen in de gemiddeld bestede bedragen per regio bestaan, wordt uiteraard veroorzaakt doordat in de ene regio veel meer bruggen en sluizen aanwezig zijn waarvoor dient te worden betaald (zoals bijvoorbeeld in Friesland en het Hollands plassengebied) dan in andere regio's (zoals in de Waddenzee, de Oosterschelde en het IJsselmeer). Dat in deze laatst genoemde regio's nog sprake is van uitgaven voor brug- en sluisgeld, wordt waarschijnlijk veroorzaakt doordat een (gering)

Tabel 56 Verdeling (%) van het bedrag dat dagelijks per boot aan brug- en sluisgelden wordt besteed en het gemiddeld bestede bedrag, per regio

Brug- en sluisgelden (fl)	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
0	99	97	87	69	73	68	92	92	84
1 - 5	0	1	3	22	17	10	6	4	8
6 - 10	0	1	3	8	6	9	0	2	4
> 10	1	1	6	1	4	13	2	2	4
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N =	143	142	149	152	144	141	142	144	1157

Gemidd. bestede bedrag (fl) 0,50 0,50 1,60 1,60 3,00 4,20 0,80 0,80 1,60

Chi² (21) =178,9; p < 0,001 ZB: Zeilboten MB: Motorboten

aantal respondenten pas zeer recent deze regio's zijn binnen gevaren en de brug- en sluisgelden, in de aan het interview voorafgaande 24 uur nog in aanliggende regio's hebben uitgegeven. Als naar de Friese meren wordt gekeken, dan blijkt dat motorboottoevaarders daar beduidend meer uitgeven aan brug- en sluisgelden dan toerzeilers. Dit kan erop wijzen dat de (dag)tochten van toerzeilers voor een belangrijk deel via de meren verlopen, terwijl motorboottoevaarders meer (dag)tochten maken waarbij vaarten en kanalen (met bruggen) in de route zijn opgenomen. Dat de uitgaven voor brug- en sluisgeld in het Gronings-Drents kanalengebied en de Maas relatief laag zijn, wordt veroorzaakt doordat voor de doorgang bij veel bruggen en sluizen in deze regio's geen heffing hoeft te worden betaald.

7.4.4 Overzicht gemiddelde bestedingen

In deze paragraaf worden alle gemiddelde dagelijkse bestedingen gecompriemd weergegeven, zodat er een duidelijk overzicht ontstaat van de diverse bestedingen per regio. Tevens zijn de totale gemiddelde bestedingen per vaardag per boot en per opvarende berekend. In Tabel 57 wordt het overzicht van de bestedingen weergegeven. Uitdrukkelijk wordt hierbij echter opgemerkt dat niet alle (dagelijkse) bestedingen die toevaarders doen bij het onderzoek zijn betrokken. Zo zijn bijvoorbeeld de bestedingen aan liggelden voor overnachtingen (al dan niet in een haven) en de kosten van boothuur niet meegenomen. De berekende totale (gemiddelde) bestedingen hebben derhalve alleen betrekking op de bij dit onderzoek meegenomen activiteiten.

Uit Tabel 57 blijkt dat de gemiddelde dagelijkse bestedingen aan de genoemde activiteiten per boot f 113,60 bedraagt en per opvarende f 38,80. Dit betekent dat elke **vaardag** bij een meerdaagse toertocht per boot een besteding oplevert van gemiddeld minimaal f 113,60.

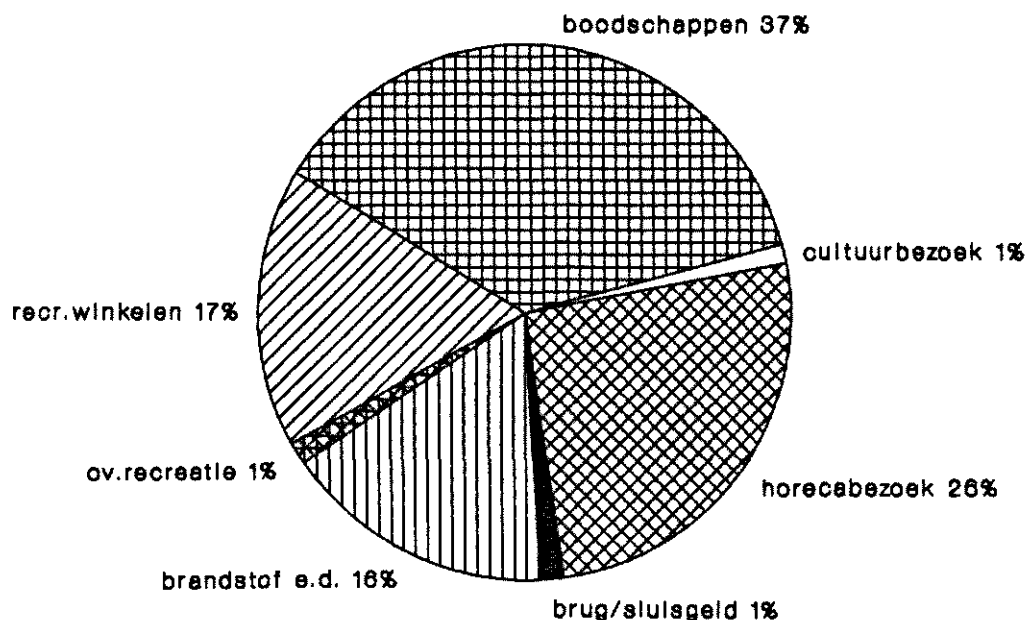
De procentuele verdeling van de bestedingen van alle onderzoeksregio's tezamen wordt weergegeven in Figuur 12. De dagelijkse boodschappen vormen de grootste bestedingspost, hieraan wordt gemiddeld 37% van de dagelijkse uitgaven besteed. Alleen bij de Maas overtreffen de uitgaven aan recreatief winkelen de uitgaven aan dagelijkse boodschappen (Tabel 57), terwijl bij toerzeilers in de Friese meren de uitgaven aan de horeca de uitgaven aan dagelijkse boodschappen overstijgen. De horeca is overigens na de dagelijkse boodschappen de tweede belangrijke bestedingsfactor: gemiddeld wordt

Tabel 57 Overzicht per regio, van de gemiddelde dagelijkse bestedingen (f) voor de onderscheiden activiteiten per boot en de totale gemiddelde dagelijkse bestedingen per boot en per opvarende

Soorten activiteiten	Ooster- scheide ZB	Wadden- zee ZB	IJsselmeer ZB	Friese meren ZB	Friese meren MB	Hollandse plassen MB	Gr.Dr. ka- nalen MB	Maas MB	Totaal
dagelijkse boodschappen	46,60	43,00	48,40	33,50	47,80	33,90	42,60	41,50	42,10
recreatief winkelen	19,40	30,00	19,20	8,60	7,70	15,60	8,90	44,40	19,20
brandstof e.a. scheepv.art.	17,60	22,70	16,80	19,10	11,40	8,10	16,90	36,00	18,60
brug- en sluisgelden	0,50	0,50	1,60	1,60	3,00	4,20	0,80	0,80	1,60
horecabezoek	34,70	38,10	33,70	38,10	29,60	11,60	17,40	30,80	29,30
cultuurbezoek	0,70	2,70	3,00	0,20	0,10	0,60	1,10	1,60	1,30
overige recreatie-activiteiten	2,00	3,90	0,70	1,10	0,50	1,20	1,70	1,40	1,50
Totale gemiddelde bestedin- gen per vaardag, per boot	121,50	140,90	123,80	102,20	100,10	75,20	89,40	156,50	113,60
Totale gemiddelde bestedin- gen per vaardag, per opva- rende	40,30	46,30	43,30	32,00	33,20	28,00	33,50	52,90	38,80
N =	143	142	147	152	143	139	142	143	1151

ZB: Zeilboten MB: Motorboten

26% van de dagelijkse uitgaven hieraan besteed. Recreatief winkelen en bestedingen aan brandstof en overige scheepvaartartikelen hebben ieder ongeveer een even groot aandeel in de bestedingen (16 à 17%). De uitgaven voor brug- en sluisgelden, cultuurbezoek en overige recreatie-activiteiten bedragen ieder slechts 1% van de totale bestedingen.



Figuur 12 Verdeling (%) van de gemiddelde dagelijkse bestedingen naar activiteit voor de totale onderzoekspopulatie

De totale gemiddelde bestedingen per vaardag, per boot vertonen per regio forse verschillen (Tabel 57). In het algemeen zijn de gemiddelde dagelijkse bestedingen van toerzeilers enigszins hoger dan van motorboottoevaarders. De onderlinge verschillen

in de gemiddelde bestedingen zijn echter het grootst in de regio's met motorboottoervaarders. Zo zijn de gemiddelde dagelijkse bestedingen per boot in het Hollands plasseengebied minder dan de helft van de gemiddelde dagelijkse bestedingen in de Maas. Deze verschillen kunnen (gedeeltelijk) worden verklaard uit verschillen in gedrag van toervaarders in beide regio's. Zo geven toervaarders in het Hollands plasseengebied het vaakst aan, geen enkele activiteit op de wal te hebben ondernomen (Tabel 41) terwijl ook het gemiddeld aantal activiteiten dat ze op de wal ondernemen het laagste is van alle regio's (Tabel 42). Kenmerkend voor de toervaarders op de Maas is, dat ze bij de beoordeling van de (recreatieve) voorzieningen (paragraaf 7.3) van alle regio's altijd de laagste score hebben op de categorie 'geen belang'. Dit betekent dat toervaarders op de Maas gemiddeld de meeste interesse hebben voor walvoorzieningen. Een pikant aspect betreft het feit dat een groot deel van de motorboottoervaarders op de Maas (38%) afkomstig is uit Zuid-Holland (zie paragraaf 5.3), terwijl dat juist de regio is waar de gemiddelde dagelijkse bestedingen het laagste zijn. In hoeverre verschillen in het besteedbare inkomen van toervaarders per regio van invloed zijn op de daadwerkelijke bestedingen per regio is niet bekend.

Ook de gemiddelde dagelijkse bestedingen in het Gronings-Drents kanalengebied zijn relatief laag. Dit wordt vooral veroorzaakt door geringere uitgaven dan gemiddeld op 'niet noodzakelijke' activiteiten, zoals recreatief winkelen en horecabezoek. Voor wat betreft de 'noodzakelijke' uitgaven, zoals voor de dagelijkse boodschappen en brandstof zijn de uitgaven wel overeenkomstig het gemiddelde. Een verklaring hiervoor kan gelegen zijn in het feit dat de toervaarders in het Gronings-Drents kanalengebied gemiddeld veruit het langste in de betreffende regio aanwezig zijn (16 dagen, tegenover gemiddeld 10 dagen voor de gehele populatie, zie paragraaf 5.1). De totale uitgaven voor de 'niet noodzakelijke' activiteiten gedurende een gehele toertocht in de regio, komen hierdoor toch weer op ongeveer hetzelfde niveau uit als gemiddeld. Met andere woorden, het totale bestede bedrag aan dergelijke activiteiten is ongeveer gelijk aan wat er gemiddeld in de andere regio's aan wordt uitgegeven, maar het wordt over meer dagen verspreid. Een regressieberekening ($r = -0,23$, $p < 0,005$) leerde dat er in het Gronings-Drents kanalengebied inderdaad een negatief verband bestaat tussen duur van de vaartocht in de regio en de hoogte van de totale dagelijkse bestedingen. Voor de andere regio's is een dergelijk verband niet aantoonbaar.

In de regio's waar toerzeilers zijn ondervraagd, zijn de verschillen in de gemiddelde dagelijkse bestedingen per boot kleiner dan in de regio's waar motorboottoervaarders zijn ondervraagd. De gemiddelde dagelijkse bestedingen in de Waddenzee steken er echter bovenuit. Dit wordt vooral veroorzaakt door de relatief hoge bestedingen aan recreatief winkelen en horecabezoek. Het feit dat men in de Waddenzee vaak langer aan de wal ligt (onder andere) doordat men afhankelijk is van eb en vloed stromingen, is wellicht (mede) de oorzaak van de hogere uitgaven aan deze bestedingsposten. Het gemiddelde bestedingspatroon op de Oosterschelde en het IJsselmeer vertoont sterke overeenkomsten, veelal is er maar een (zeer) gering verschil tussen beide regio's in de bestedingen per activiteit.

De gemiddelde dagelijkse bestedingen per boot van toerzeilers en motorboottoervaarders in de Friese meren blijkt amper van elkaar te verschillen. Toch zijn er aanmerkelijke verschillen in de bestedingen tussen beide groepen toervaarders aan de diverse activiteiten. Zo besteden motorboottoervaarders beduidend meer aan dagelijkse boodschappen en toerzeilers meer aan brandstof en scheepvaartartikelen en aan horecabezoek. Dit laatste blijkt, zoals reeds eerder is vermeld, voor alle regio's te gelden.

8 GEBRUIK VAN HET WAD

8.1 Droogvalfrequentie op het wad

Om meer inzicht te krijgen in de wederzijdse relatie tussen natuur en recreatie in de Waddenzee zijn aan respondenten in de Waddenzee een aantal specifieke vragen gesteld. Deze vragen hebben vooral betrekking op het gebruik van het wad door toervaarders. Als eerste is gevraagd hoe vaak men zich in het algemeen laat droogvallen op het wad (Tabel 58).

Tabel 58 Verdeling (%) van de frequentie waarmee wordt drooggevallen op het wad in de Waddenzee, per interviewlocatie

Droogvalfrequentie op het wad	Nes (Ameland)	West-Terschelling	Harlingen	Totaal
nooit	49	68	74	65
een enkele keer	32	11	8	16
om de paar dagen dat ik hier vaar een keer	17	17	8	14
vrijwel iedere dag dat ik hier vaar	2	4	10	6
Totaal	100	100	100	100
N =	41	47	50	138

$\chi^2 (6) = 15,3; p < 0,05$

Bijna tweederde deel (65%) van de respondenten in de Waddenzee geeft te kennen nooit droog te vallen op het wad. Slechts 6% van de respondenten zegt vrijwel iedere dag dat ze op de Waddenzee varen droog te vallen op het wad. De overige 30% laat zich meer incidenteel droog vallen. Dit komt aardig overeen met de spreiding van het aantal overnachtingen over de diverse overnachtingslocaties in de Waddenzee, zoals weergegeven in paragraaf 5.6. Hieruit blijkt dat 9% van alle overnachtingen op de Waddenzee plaatsvinden door middel van droogvallen op het wad. Als wordt gekeken naar de droogvalfrequentie van de respondenten per interviewlocatie dan blijken er behoorlijke verschillen te bestaan tussen de interviewlocaties. Zo blijkt dat ruim de helft van de respondenten op Nes wel eens droogvalt terwijl van de respondenten in Harlingen driekwart zich nooit droog laat vallen op het wad. De respondenten op Terschelling nemen een tussenpositie in. Het relatief hoge percentage 'droogvallers' in Nes wordt waarschijnlijk veroorzaakt doordat zowel de vaarroutes naar Nes toe als de haven van Nes, betrekkelijk ondiep zijn. Hierdoor kan deze haven niet kan worden bezocht door (diepstekende) scherpe zeil(kajuit)boten, maar wel door zeilboten met een geringe diepgang (zoals rond- en platbodems) die bij uitstek geschikt zijn om mee droog te vallen. In paragraaf 8.2 wordt nader ingegaan op de activiteiten die plaatsvinden op het wad tijdens het droogvallen.

8.2 Activiteiten op het wad

In het totaal hebben 52 respondenten (37%) aangegeven (wel eens) droog te vallen op het wad. Alleen aan deze groep is vervolgens gevraagd hoe vaak ze een aantal omschreven activiteiten ondernemen op het wad als ze droog vallen (Tabel 59).

Wandelen op het wad is de activiteit die het vaakst wordt ondernomen, 62% van de respondenten die (wel eens) droogvallen geeft aan vrijwel altijd te gaan wandelen als ze droogvallen. Slechts 12% zegt nooit te wandelen op het wad. Ongeveer 50% van de respondenten die droogvallen gaat wel eens zwemmen of zonnen tijdens het droogvallen. Slechts een gering aantal respondenten geeft aan deze activiteiten vrijwel altijd te ondernemen tijdens het droogvallen. Jutten, de hond uitlaten en barbecuen op het wad wordt maar door een zeer klein percentage van degenen die droogvallen ondernomen.

De aanwezige fauna op de Waddenzee blijkt bij een vrij groot aantal activiteiten die worden ondernomen, passief of actief betrokken te zijn. Zo wordt tijdens het droogvallen vrij frequent gezocht naar mosselen, schelpen en/of wormen. Ruim eenderde van degenen die droogvallen doet dit altijd tijdens het droogvallen. Ook ongeveer eenderde deel doet het incidenteel en het overige derde deel zoekt nooit naar mosselen, schelpen en/of wormen. Ook het observeren van zeehonden en vogels wordt door meer dan de helft van degenen die droogvallen (wel eens) ondernomen. Het observeren van vogels blijkt wat vaker plaats te vinden dan het observeren van zeehonden. De frequentere aanwezigheid van vogels is hier wellicht de oorzaak van. Tenslotte, vist 42% van degenen die droogvallen (wel eens) op het wad. Ongeveer een kwart van de respondenten doet dit incidenteel en ongeveer een vijfde deel vist altijd als ze zijn drooggevallen.

Tabel 59 Verdeling (%) van het aantal malen dat genoemde activiteiten buiten de boot op het wad plaatsvinden tijdens het droogvallen

Activiteiten op het wad	nooit	een enkele keer	regelmatig	vrijwel altijd	Totaal	N =
wandelen	12	12	15	62	100	52
mosselen/schelpen/wormen zoeken	31	21	14	35	100	52
zwemmen	50	21	12	17	100	52
zonnen	54	19	15	12	100	52
observeren zeehonden	48	19	14	19	100	52
observeren vogels	42	17	12	30	100	52
vissen	58	12	12	19	100	52
jutten	81	6	8	6	100	52
hond uitlaten	94	0	2	4	100	52
barbecuen/eten	89	4	2	6	100	52

8.3 Aantrekkelijkste natuurlijke element van het wad

Het Waddenmilieu bestaat uit een groot aantal natuurlijke elementen. Om na te gaan welk natuurlijk element de toervaarders het meeste aanspreekt, is aan alle respondenten op de Waddenzee gevraagd wat men het meest aantrekkelijke natuurlijke element van de Waddenzee vindt. De respondent kon hierbij één aspect kiezen uit een lijst met voorgecodeerde antwoorden. In Tabel 60 staan de antwoorden op deze vraag weergegeven.

De overgrote meerderheid van de respondenten heeft gekozen voor een aspect met een brede ruimtelijke invalshoek, zoals het wad (schorren, slikken en platen) (33%), de zeestromingen (28%) en de rust en de ruimte (30%). Als wordt gekeken naar het belang dat de toerzeilers hechten aan de diverse redenen om juist de Waddenzee te kiezen als vaarregio (paragraaf 5.4) dan bestaat er een grote overeenkomst met de keuze van het meest aantrekkelijke natuurlijke element van de Waddenzee. Zo staan na gevarieerd vaarwater respectievelijk, natuur en landschap (hier vertaald als het wad, bestaande uit

Tabel 60 Verdeling (%) van de keuze van het meest aantrekkelijke natuurlijke element van de Waddenzee

Meest aantrekkelijke natuurlijke element	
het wad (schorren, slikken en platen)	33
de vogels	0
de vissen en schelp/schaaldieren	0
de zeehonden	6
het zoute water	4
de zeestromingen (eb en vloed)	28
de rust en de ruimte	30
Totaal	100
N =	138

schorren, slikken en platen) op de tweede plaats, rust en ruimte op de derde plaats en getijdenwerking (hier ‘de zeestromingen’ genoemd) op de vierde plaats. Elementen van een kleiner schaalniveau (zeg maar de aspecten die te maken hebben met ‘de aankleding’ van het wad, zoals de aanwezige fauna) worden nauwelijks genoemd. Blijkbaar is ‘de aankleding’ voor toerzeilers van secundair belang.

9 CONCLUSIES, AANBEVELINGEN EN PROFIELSCHETS RECREATIETOERVAART

9.1 Conclusies

In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies van het onderzoek weergegeven. Hierbij wordt aangehaakt bij de onderzoeksvragen, zoals geformuleerd in hoofdstuk 1.

- Wat zijn de karakteristieken van de onderscheiden typen toervaarders en hoe is hun vaargedrag?

Uit het onderzoek blijkt dat toervaarders in de diverse watersportregio's nogal van elkaar verschillen. Zo bestaan er onder meer significante verschillen ten aanzien van de leeftijd van schippers en van de opvarenden, het aantal jaren vaarervaring, de grootte van de boot en de duur van de toertocht. Veelal zijn deze verschillen verklaarbaar op basis van de kenmerken van het vaarwater in de regio's. Zo worden respondenten met veel jaren vaarervaring vaker dan gemiddeld aangetroffen in die regio's, waar de hoogste eisen worden gesteld aan de watersporters (de getijdewateren). Ouderen varen relatief vaak met motorboten. Vooral regio's met kleinschalig vaarwater (zoals het Gronings-Drents kanalengebied en de Maas) zijn bij deze groep in trek. Deze beide regio's worden in de vakantieperiode vooral bezocht door respondenten die van buiten de regio afkomstig zijn. In de meer traditionele watersportregio's (zoals de Friese meren en de Hollandse plassen) heeft meer dan de helft van de respondenten een vaste ligplaats in de regio zelf.

- Welke redenen liggen ten grondslag aan de keuze van een bepaalde vaarregio en vaarroute en in hoeverre spelen walvoorzieningen en recreatieve voorzieningen daarbij een rol?

Er zijn een aantal redenen die belangrijk zijn bij de keuze van de regio waarin men gaat varen. Voor toerzeilers is het belangrijkste criterium de variatie in het vaarwater. In samenhang hiermee wordt ook de mogelijkheid om verschillende tochten te kunnen maken als belangrijk naar voren gebracht. Bij motorboottoervaarders is de aanwezige natuur en landschap de belangrijkste reden bij de keuze van de vaarregio. Toerzeilers lijken derhalve primair te kiezen op basis van de mogelijkheden die het vaarwater biedt, terwijl motorboottoervaarders meer gericht zijn op de landschappelijke omgeving. De aanwezige recreatieve voorzieningen spelen op het eerste oog niet een erg voorname rol in het keuzeproces van de regio waar men gaat varen (de aanwezigheid van oude stadjes en dorpjes daar gelaten). Alleen als de in een regio aanwezige recreatievoorzieningen goed aansluiten bij de interesse van de toervaarders die vanwege de aard van het vaarwater in de betreffende regio varen, kunnen recreatievoorzieningen opeens wel heel belangrijk worden. Zo worden de wandel- en fietsmogelijkheden als één na belangrijkste reden naar voren gebracht in het Gronings/Drents kanalengebied, hetgeen waarschijnlijk wordt veroorzaakt doordat er zoveel ouderen (met een motorboot) in deze regio varen die juist ook van dergelijke voorzieningen gebruik maken. Ook de in een regio aanwezige walvoorzieningen lijken in eerste instantie niet erg van invloed te zijn op de keuze van de vaarregio. Van de walvoorzieningen vormen aanlegplaatsen in de natuur nog de belangrijkste reden voor de keuze van een vaarregio, maar deze reden komt gemiddeld pas op de zevende plaats. Hierbij dient echter wel aangetekend te worden dat in regio's waar dergelijke aanlegvoorzieningen (in redelijke mate) aanwezig zijn, (zoals in de Friese meren) de invloed van deze voorzieningen op het keuzeproces met betrekking tot de

keuze van de vaarregio, aanzienlijk is. Iets dergelijks geldt (in wat mindere mate) eveneens voor de aanwezigheid van passantenhavens.

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat bijna driekwart van de dagtrajecten van toervaarders in meer of mindere mate van tevoren wordt gepland. Is eenmaal een bestemming (het doel) van het dagtraject vastgesteld, dan is het belangrijkste criterium voor de verdere invulling van het dagtraject: het volgen van de kortste route naar de (van tevoren) vastgestelde (eind)bestemming (in een aantal gevallen is dit overigens ook de enig mogelijke route). Het één na belangrijkste aspect voor de invulling van de routekeuze voor het dagtraject blijkt de aanwezigheid van aantrekkelijke steden en dorpen te zijn en op de derde plaats komt het inpassen van aantrekkelijke natuur en landschap in de route. Walvoorzieningen, in de vorm van (tijdelijke) aanlegplaatsen komen pas op de vijfde plaats, als het gaat om de invulling van het dagtraject. Dit houdt in dat de aanwezigheid van alleen (tijdelijke) aanlegplaatsen, in het algemeen te weinig gewicht in de schaal legt om van invloed te zijn op de keuze van het dagtraject. Echter in combinatie met bijvoorbeeld aantrekkelijke natuur en landschap kan de aanwezigheid van aanlegplaatsen wel degelijk een rol spelen bij de routekeuze van het dagtraject. De aanwezigheid van recreatievoorzieningen en/of attracties blijkt niet een aspect te zijn dat veel invloed heeft op de invulling van het te varen dagtraject. Dit geldt voor vrijwel alle regio's. Toervaarders zijn blijkbaar niet of nauwelijks gericht op het bezoeken van dergelijke voorzieningen als ze een dagtocht maken. In hoeverre de aanwezigheid van recreatievoorzieningen-/attracties op het eindpunt van de dagroute van invloed is op de keuze van juist dat eindpunt (bestemming) van het dagtraject is onbekend. Het is derhalve niet uit te sluiten dat recreatievoorzieningen en attracties wel indirect van invloed zijn op de keuze van het te volgen dagtraject, doordat ze wellicht wel een rol spelen bij de keuze van de bestemming (het doel) van de dagtocht.

- Hoe beoordelen toervaarders de aanwezige walvoorzieningen?

De beoordeling van aanwezige walvoorzieningen door toervaarders vertoont forse verschillen per onderzoeksregio. Dit geldt vooral voor passantenhavens/-plaatsen en aanlegplaatsen. Over het aantal aanwezige passantenhavens/-plaatsen is ruim driekwart van de ondervraagden tevreden. Het minst tevreden hierover zijn de respondenten in het Gronings-Drents kanalengebied, de Maas en het Hollands plassegebied. Als wordt gekeken naar het aandeel van de overnachtingen in de verschillende regio's, dat in (passanten)havens wordt doorgebracht, dan blijkt dat juist in de genoemde regio's dit aandeel het laagste is. Dat versterkt derhalve de conclusie dat er vooral in die regio's sprake is van daadwerkelijke tekorten ten opzichte van de andere regio's. Het aantal aanlegplaatsen in een natuurlijke omgeving wordt in het algemeen het vaakst als (veel) te weinig gekenschetst. Dit is vooral het geval in de Oosterschelde, het IJsselmeer en de Hollandse plassen. Voor de Oosterschelde en het IJsselmeer stemt dit overeen met het geringe aandeel van de overnachtingen aan de wal in het landelijk gebied in deze regio's. Voor het Hollands plassegebied geldt dat er tekorten worden aangegeven voor vrijwel alle soorten overnachtingslocaties. Aangezien men er toch ergens moet overnachten, is het goed verklaarbaar dat er ondanks een gebrek aan (legale) aanlegplaatsen in het landelijk gebied er toch nog redelijk wat overnachtingen plaatsvinden ergens aan de wal in het landelijk gebied.

De betalingsbereidheid voor overnachting op een (tijdelijke) aanlegplaats in een landelijke omgeving blijkt in alle regio's verrassend groot te zijn. Dit geldt vooral als er sprake is van (enige) extra voorzieningen nabij de aanlegplaats, zoals een toilet-/doucheruimte. In dat geval is 89% van de respondenten bereid hiervoor te betalen en 47% wil voor een dergelijke overnachtingslocatie zelfs maximaal evenveel betalen als men in een passantenhaven zou moeten betalen. Ook in de regio waar de respondenten het meest

tevreden zijn over het aantal aanlegplaatsen in een natuurlijke omgeving (Friese meren) geeft 90% van de respondenten aan voor een dergelijke overnachtingslocatie te willen betalen.

Ook over de "aanvullende" walvoorzieningen wordt verschillend per regio geoordeeld. De sanitaire voorzieningen worden het vaakst als een knelpunt ervaren. Daarnaast blijken de respondenten relatief vaak onbekend te zijn met de aanwezigheid van locaties voor de inname van (scheeps)afvalstoffen en scheepsreparatievoorzieningen/werven.

- Hoe beoordelen toervaarders de aanwezige (recreatieve) voorzieningen?

Toervaarders brengen gemiddeld dagelijks meer uren door op de wal dan dat ze daadwerkelijk varen. Vrijwel alle toervaarders ondernemen dan ook dagelijks één of meerdere activiteiten aan wal. Boodschappen doen, horecabezoek, wandelen/fietsen en cultuurbezoek zijn activiteiten die veelvuldig worden ondernomen. In het algemeen zijn de toervaarders van mening dat er voldoende mogelijkheden zijn om de (dagelijkse) boodschappen te doen. Ook over het aantal aanwezige toeristische winkels zijn er in het algemeen weinig klachten. Echter ongeveer de helft van de toervaarders geeft te kennen geen interesse (geen belang, weet niet) in deze voorzieningen te hebben. Ook over het aantal horecagelegenheden zijn nauwelijks klachten. Ditzelfde geldt voor het aantal bezienswaardigheden/cultuurhistorische elementen en het aantal wandel- en fietspaden. Wel is het zo dat ruim eenderde van de respondenten aangeeft geen belang te hechten aan fiets/wandelpaden of er onvoldoende van op de hoogte te zijn. Dit laatste geldt niet voor natuurgebieden, slechts 2% van de respondenten geven aan hier geen belang aan te hechten en 7% is er onvoldoende van op de hoogte. Voor toervaarders zijn natuur en landschap blijkbaar hele belangrijke aspecten, gezien ook de invloed die de aanwezige natuur en landschap hebben bij de keuze van de vaarregio en de (dagelijkse) vaarroute. Over de aanwezigheid van speel-/ligweiden wordt door toervaarders geheel verschillend gedacht. Enerzijds geeft ongeveer de helft van de respondenten aan, aan deze voorziening geen belang te hechten of er onvoldoende van op de hoogte te zijn. Anderzijds is 21% van mening dat er (veel) te weinig speel/ligweiden aanwezig zijn en dat is een score die veel hoger ligt dan voor alle eerder genoemde voorzieningen. De eventuele aanleg van dergelijke voorzieningen zal dan ook zeer weloverwogen dienen plaats te vinden, zodat de juiste doelgroep wordt bereikt.

- Wat zijn de (dagelijkse) geldelijke bestedingen van toervaarders?

De gemiddelde bestedingen per vaardag per boot variëren, voor de in dit onderzoek onderscheiden activiteiten, van f 75,20 (Hollandse plassen) tot f 156,50 (Maas). Gemiddeld over de totale populatie wordt per dag f 113,60 per boot besteed. De grootste uitgavenposten betreffen de dagelijkse boodschappen (37%), horecabezoek (26%), recreatief winkelen (17%) en de aanschaf van brandstof en andere scheepvaartbenodigdheden (16%). De uitgaven voor de dagelijkse boodschappen blijkt van de genoemde posten nog het meest constant te zijn over de regio's. De overige uitgavenposten vertonen echter forse verschillen per regio. Zo zijn de gemiddelde dagelijkse uitgaven voor recreatief winkelen in de Maas opvallend hoog (f 44,40) en in de Friese meren opvallend laag (rond f 8,00). In hoeverre verschillen in besteedbaar inkomen van de respondenten hieraan ten grondslag liggen is niet bekend. Wellicht dat ook verschillen in het aanbod per regio hierop van invloed zijn, hoewel over de omvang van het aanbod aan de diverse (recreatieve) voorzieningen nauwelijks klachten lijken te bestaan.

- Tenslotte zijn er nog een aantal specifieke vragen gesteld over het gebruik van de Waddenzee, enkel aan toervaarders op de Waddenzee.

Ruim eenderde van de toervaarders laat zich wel eens droogvallen op het wad. De activiteit die tijdens het droogvallen het vaakst wordt ondernomen is wandelen op het wad. Ook de op het wad aanwezige fauna wordt direct of indirect bij een aantal activiteiten betrokken, zoals het observeren van vogels en zeehonden, het zoeken van mosselen/schelpen/wormen e.d. en vissen. Ruwweg de helft van degenen die (weleens) droogvallen houdt zich hier weleens mee bezig. Wat de Waddenzee voor toerzeilers aantrekkelijk maakt zijn vooral elementen van een groot schaalniveau, zoals het wad, de zeestromingen en de aanwezige rust en ruimte. De aanwezige fauna in de Waddenzee is duidelijk van ondergeschikt belang.

9.2 Aanbevelingen

Aan de resultaten van het onderzoek kunnen een aantal criteria worden ontleend om de aantrekkelijkheid van een regio als vaarregio te vergroten. De toervaarders geven namelijk een aantal min of meer overeenkomstige redenen op die van (veel) invloed zijn op de keuze van zowel de vaarregio als de keuze van het te varen dagtraject. Deze redenen zijn:

- aantrekkelijke natuur/landschap;
- variatie in (de schaal van) het vaarwater;
- de mogelijkheid om verschillende routes te kunnen varen;
- de aanwezigheid (van per boot bereikbare) (historische) steden en dorpen (vaardoelen).

In aansluiting hierop moet echter worden opgemerkt dat er nog onvoldoende inzicht bestaat in de overwegingen die een rol spelen bij de keuze van het vaardoel van een dagtocht. Dit is van belang omdat uit het onderzoek blijkt dat juist de eindbestemming (het vaardoel) van een dagtocht, in grote mate bepalend is voor de vaarroute van het dagtraject. Zo blijkt dat het volgen van de kortste route naar de eindbestemming het belangrijkste criterium is bij de keuze van het te varen dagtraject.

Uit het onderzoek blijkt dat toervaarders vooral wensen hebben ten aanzien van walvoorzieningen. Met name aanlegplaatsen in een landelijke omgeving worden in veel regio's niet gemist. Uit het onderzoek komt naar voren dat zodra er sprake is van (enige) extra voorzieningen bij een (tijdelijke) aanlegplaats in een landelijke omgeving, de betalingsbereidheid van toervaarders voor een overnachting aldaar, in vrijwel alle regio's verrassend hoog is en klaarblijkelijk als redelijk wordt ervaren. Om in deze behoefte te voorzien, kan onder andere worden gedacht om bij boerderijen gelegen langs vaarwater in het landelijk gebied op kleine schaal (bijvoorbeeld tien) (tijdelijke) aanlegplaatsen te exploiteren onder het motto: "aanleggen bij de boer", gelijk het "kamperen bij de boer". Deze aanlegplaatsen zouden in de nabijheid van de boerderij kunnen worden gesitueerd, evenals enige aanvullende voorzieningen (zoals een toilet-/doucheruimte, een speelveldje e.d.). Gezien het grote aantal overnachtingen dat nu al in sommige regio's in een landelijke omgeving wordt doorgebracht en het geconstateerde tekort aan aanlegplaatsen, vooral in een meer natuurlijke omgeving, lijkt er in potentie een grote behoefte aan dergelijke overnachtingslocaties te zijn. Bijkomend voordelen zouden kunnen zijn: vergroting van de neveninkomsten van agrariërs wat de leefbaarheid van het landelijk gebied ten goede komt en vermindering van de milieubelasting, doordat er minder gebruik wordt gemaakt van het onderwatertoilet. Tevens wordt de verstoring in het landelijk gebied kleiner, doordat de overnachtingen meer geconcentreerd plaatsvinden.

De ontsluiting van vaarwegen met vaste bruggen, kan voor toerzeilers worden verbeterd door het ontwikkelen van makkelijk strijkbare masten. Uit het onderzoek komt naar voren dat er een sterk verband bestaat tussen de strijikbaarheid van de mast en het aantal malen dat de mast daadwerkelijk wordt gestreken (onafhankelijk van de hoogte van de mast). Naarmate de mast makkelijker strijkbaar is, wordt hij ook daadwerkelijk vaker gestreken.

De voorlichting aan recreatietoervaarders over aanwezige voorzieningen in een regio kan op een aantal punten nog worden verbeterd. Zo heeft 21% van de toervaarders geen kennis (weet niet) van de aanwezige wandel- en fietspaden in de regio waarin zij varen, terwijl toervaarders gemiddeld eens in de twee dagen gaan wandelen en/of fietsen. In regio's waar deze voorzieningen specifiek worden gepromoot ligt het percentage weet niet echter veel lager, zoals bijvoorbeeld in het Gronings-Drents kanalengebied (11%) en de Waddenzee (1%). Blijkbaar slaat voorlichting over de aanwezigheid van deze typische landrecreatievoorzieningen ook bij watersporters aan. Vooral in de regio's van het IJsselmeer (42% weet niet), de Friese meren (ruim 20% weet niet) en de Oosterschelde (24% weet niet) is het gebrek aan kennis over de aanwezige wandel- en fietsvoorzieningen groot. Ook de kennis over de aanwezige speel-/ligweiden laat te wensen over (25% is hier niet van op de hoogte). Over de aanwezige walvoorzieningen hebben toervaarders in het algemeen voldoende kennis. Uitzondering hierop vormen de aanwezigheid van scheepsreparatievoorzieningen/werven (25% weet niet) en de aanwezigheid van voorzieningen voor de inname van (scheeps)afvalstoffen (9% weet niet). In het kader van het milieubeleid is met name een vergroting van de kennis over het laatst genoemde aspect van belang.

De (dagelijkse) bestedingen die gepaard gaan met de recreatietoervaart, kunnen een aanzienlijke stimulans betekenen voor de regionale economie. Voor de (potentiële) watersportregio's is het derhalve van belang om voor toervaarders voldoende faciliteiten te bieden, zowel voor wat betreft de voorzieningen voor de watersport als voor wat betreft de overige (recreatie)voorzieningen, zodat de watersporters zo lang mogelijk in de betreffende regio blijven. Het blijkt dat toervaarders verschillen al naar gelang de aard van het vaarwater. Belangrijke verschillen treden onder meer op in de leeftijdsverdeling van de opvarenden, het aantal opvarenden, duur van de toertocht en dagelijkse bestedingen. Voor een watersportregio is het derhalve van belang dat zowel de aard van de (recreatieve en wal)voorzieningen als het voorzieningenniveau zo goed mogelijk aansluit bij de wensen en behoeften van die groep van toervaarders waarvoor de betreffende watersportregio bij uitstek geschikt is. Een goed voorbeeld hiervan zijn de fietspaden in het Gronings-Drents kanalengebied die zeer in trek blijken te zijn bij de (voornamelijk oudere) toervaarders in deze regio en die een belangrijke reden blijken te vormen om juist in die regio te gaan varen. De aanwezige of nog te realiseren voorzieningen in een regio zullen daarom zo goed mogelijk dienen aan te sluiten bij (specifieke) wensen van de in de betreffende regio varende toervaarders, die immers een specifieke doelgroep voor deze regio vormen. De in dit rapport gesignaleerde behoeften aan zowel walvoorzieningen als (recreatieve) voorzieningen geven hiervoor een eerste indicatie. Dit alles pleit voor een **integrale benadering** van de recreatietoervaart, waarbij een goede afstemming tussen nautische aspecten (zoals breedte en diepte en doorvaartmogelijkheden van het vaarwater), specifieke (wal)voorzieningen voor de recreatietoervaart en toeristisch-recreatieve voorzieningen op de wal centraal staat.

9.3 Profielschets recreatietoervaart in Nederland

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek, kan een globaal beeld worden geschetst van de recreatietoervaart in Nederland. Hier zijn echter wel een aantal beperkingen op van toepassing. Zo zijn in elke regio alleen onder een selecte groep van toervaarders (toerzeilers of motorboottoervaarders), interviews afgenomen. Bovendien kan er niet worden herwogen naar de omvang van het aantal toervaarders per regio, omdat hierover geen gegevens bekend zijn. Het beeld dat hier van de recreatietoervaart in Nederland wordt geschetst is derhalve globaal. Specifieke kenmerken van toervaarders in een bepaalde regio zullen ter aanvulling van het globale beeld dan ook worden aangereikt.

Het merendeel van de ondervraagde toervaarders is woonachtig in Nederland. De schippers zijn veelal tussen de 40 en 65 jaar en hebben doorgaans minimaal tien jaar vaarervaring. Gemiddeld zijn er drie personen aan boord die relatief vaak in de leeftijdsklasse van 31 tot 60 jaar vallen. Vooral in het Gronings-Drents kanalengebied varen opvallend veel ouderen. Onder de toerzeilers op de Friese meren zijn daarentegen relatief veel gezinnen met kinderen aan boord. De motorboten die bij het toervaren worden gebruikt zijn in het algemeen wat groter dan de zeilboten, dit geldt zowel voor de lengte als voor de breedte. Qua diepgang winnen de zeilboten het (uiteraard) van de motorboten. Op de Maas varen gemiddeld de grootste motorboten, bijna de helft van de motorboten aldaar heeft een lengte van meer dan 11 meter. Verreweg de meeste boten zijn in eigendom van de gebruiker. Alleen op de Friese meren varen relatief veel huur/leenboten.

Een toertocht gedurende de zomermaanden, duurt meestal een week of drie, alleen tochten waarbij de Maas of het Gronings-Drents kanalengebied worden aangedaan duren gemiddeld beduidend langer (vier tot zes weken). De Maas dient vaak als doorgangsgebied (naar België of Frankrijk). Zowel de Maas als het Gronings-Drents kanalengebied worden door toervaarders voornamelijk gedurende vakanties bezocht. Boten afkomstig uit het buitenland zijn relatief veel aangetroffen in de Oosterschelde, het Gronings-Drents kanalengebied en de Waddenzee. In het Gronings-Drents kanalengebied en de Waddenzee betreft dit vooral boten afkomstig uit Duitsland, terwijl in de Oosterschelde relatief veel boten uit Engeland en België voorkomen.

Er zijn voor de recreatietoervaart duidelijke donor- en bestemmingsregio's herkenbaar. Zo is de Oosterschelde een duidelijke bestemmingsregio, 84% van de toerzeilers op de Oosterschelde zijn afkomstig van buiten Zeeland. Iets dergelijks geldt ook voor motorboottoervaarders op de Maas en het Gronings-Drents kanalengebied. In Friesland en het Hollands plassenengebied varen daarentegen veel boten met een vaste ligplaats in de regio zelf. Het IJsselmeer en de Waddenzee betrekken het merendeel van de (zeil)boten uit de aanliggende provincies. Uitgesproken donorprovincies zijn Zuid- en Noord-Holland.

Voor toerzeilers is de aanwezigheid van "gevarieerd vaarwater" de belangrijkste overweging bij de keuze van een vaarregio. Voor motorboottoervaarders is "aantrekkelijke natuur en landschap" de belangrijkste reden voor de keuze van de vaarregio. Daarnaast spelen bij zowel de toerzeilers als de motorboottoervaarders de aanwezigheid van oude stadjes en dorpen en "rust en ruimte" een vooraanstaande rol bij het afwegingsproces. De keuze van het dagtraject lijkt voornamelijk te worden bepaald door de eindbestemming (het vaardoel) van de betreffende dag. Het volgen van de kortste route naar het (van te voren bepaalde) vaardoel is het meest bepalend voor de keuze van de route van het dagtraject. Daarnaast spelen de ligging van steden en dorpen en natuur en landschap nog een rol van betekenis.

Op het gebied van walvoorzieningen voor de recreatietoervaart blijken in vrijwel alle bij het onderzoek betrokken watersportregio's nog behoefte te bestaan. Vooral aan aanlegvoorzieningen in een natuurlijke omgeving en aan sanitaire voorzieningen is een grote behoefte. Er zijn dan ook opvallend veel toervaarders bereid, om voor overnachting bij een tijdelijke aanlegplaats in een landelijke omgeving met daarbij aanwezig een toilet-/doucheruimte te betalen. Ervaren tekorten aan walvoorzieningen lijken het meest structureel te zijn in het Hollands plassengebied. Vrijwel alle soorten walvoorzieningen zijn in deze regio door grote groepen toervaarders als (veel) te weinig gekenschetst.

Dat voor de recreatietoervaart winkel- en toeristisch-recreatieve voorzieningen van belang zijn wordt geïllustreerd door het feit dat toervaarders gemiddeld meer uren per dag op de wal doorbrengen dan dat ze daadwerkelijk varen. De door toervaarders ervaren tekorten aan winkel- en toeristisch-recreatieve voorzieningen zijn daarentegen beduidend kleiner dan de ervaren tekorten aan walvoorzieningen. Echter lang niet alle toervaarders zijn geïnteresseerd in (alle) toeristisch-recreatieve voorzieningen. Vooral toeristische winkels en speel-/ligweiden staan maar bij een (beperkt) deel van de toervaarders in de belangstelling.

Dat de recreatietoervaart een belangrijke bron van bestedingen kan zijn in een regio blijkt uit het gemiddelde bestede bedrag per boot per dag, hoewel de hoogte van dit bedrag sterk varieert per regio. De regio waarin de gemiddelde dagelijkse bestedingen het hoogste zijn is de Maas (f 113,60) terwijl het Hollands plassengebied de regio is met de laagste gemiddelde dagelijkse bestedingen (f 75,20). Over de oorzaak van de grote verschillen in de gemiddelde bestede bedragen per regio bestaat nog onvoldoende inzicht. Wel is het duidelijk dat watersportregio's moeten proberen, een zo goed mogelijk op de, in de betreffende regio, varende toervaarders afgestemd pakket aan walvoorzieningen en toeristisch-recreatieve voorzieningen aan te bieden, om zodoende de toervaarder zolang mogelijk in de regio te laten verblijven. De concurrentiepositie van een watersportregio kan tevens worden vergroot door de variatie in de schaal van het vaarwater te bevorderen, het aantal bevaarbare routes zo groot mogelijk te maken, het creëren (ontsluiten) van nieuwe vaardoelen en te zorgen voor aantrekkelijke natuur en landschap langs de vaarroutes. Indien zich mogelijkheden in deze richting voordoen is het dan ook wenselijk hierop in te spelen.

LITERATUUR

Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 1993. *Kiezen voor recreatie; beleidsnota openluchtrecreatie 1992-2010*, regeringsbeslissing. 's-Gravenhage, Staatsuitgeverij. Kamerstukken II, 1992/93, 22990, nrs. 1-2.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1991. *Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra*, deel III: kabinetsstandpunt. 's-Gravenhage, Staatsuitgeverij. Kamerstukken II, 1990/91, 21879, nrs. 5-6.

Bureau Terp, 1989. *Recreatievaart tot elke prijs: onderzoek naar het maatschappelijk belang van de recreatievaart in Nederland*. Amersfoort.

Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Ministerie van Economische Zaken, provinciale besturen, *Beleidsvisie recreatietoervaart in Nederland (BRTN) 1990*, 1990.

Rijkswaterstaat, 1993. *Signaaltelpuntennet Recreatievaart 1993*. Rotterdam.

Aanhangsel 1 Vragenlijst

Visuele selectie van mogelijk te ondervragen vaartuigen: kano's, roeiboten, visbootjes, rubberbootjes, speedboten, (voormalige) beroepszeilvaartuigen (Bruine Vloot e.d.), (voormalige) beroepsmotorvaartuigen en boten van zeilscholen/kampen vallen buiten het onderzoek.

Informatie vooraf (door interviewer in te vullen):

2. Regio waarin het interview wordt afgenomen []

3. Interviewlocatie (nummer) []

4. Aard interviewlocatie aankruisen:

1= jachthaven

2= passantenhaven

3= aanlegplaats (via land bereikbaar)

4= aanlegplaats (niet via land bereikbaar)

5= beschoeide oever (via land bereikbaar)

6= beschoeide oever (niet via land bereikbaar)

7= natuurlijke oever (via land bereikbaar)

8= natuurlijke oever (niet via land bereikbaar)

5. Datum interview (maand-dag) (afzonderlijk) maand []

6. dag []

7. Begintijdstip van het interview uur []

minuten []

Intro: wij doen een onderzoek naar het gebruik van vaarwater, oevervoorzieningen en voorzieningen op het land door toervaarders, zodat bij het vaarwegenbeleid en bij de aanleg van dergelijke voorzieningen, rekening kan worden gehouden met de wensen van de gebruikers ervan.

Mag ik u (de schipper) hierover een aantal vragen stellen? Het gesprek duurt ongeveer 20 à 25 minuten (bij afwezigheid van de schipper zijn/haar plaatsvervanger ondervragen).

<<ENQ: degene met de meeste vaarervaring verdient de voorkeur = 'de schipper'. In principe komen kinderen niet in aanmerking.>>

8.

1= persoon weigert -----> einde

2= gesprek slaagt

9. BENT U VANDAAG OF OP EEN VAN DE VOORGAANDE DAGEN AL EERDER VOOR DIT ONDERZOEK GEÏNTERVIEWD?

1= ja ----> einde

2= nee

10. BENT U VANOCHTEND VANUIT UW (ZOMER)THUISHAVEN OF BIJ EEN BOTENVERHUURBEDRIJF VERTROKKEN EN KOMT U DAAR VANAVOND WEER TERUG?

1= ja ----> einde

2= nee

Rekapitulatie: U onderneemt dus momenteel een meerdaagse toertocht!

<<ENQ: een meerdaagse toertocht bestaat minimaal uit 2 dagen.>>

11. HOEVEEL AANEENGESLOTEN NACHTEN HEEFT U TIJDENS DEZE TOERTOCHT AL BUITEN UW VASTE LIGPLAATS DOORGEBRACHT ?

aantal nachten al onderweg:

12. HOEVEEL NACHTEN BENT U NOG VAN PLAN OM TIJDENS DEZE TOERTOCHT BUITEN UW VASTE LIGPLAATS DOOR TE BRENGEN ?

verwacht aantal nachten nog onderweg te zijn:

WAAR (BIJ WELKE STAD OF BIJ WELK DORP) IS DE (ZOMER)THUISHAVEN (VASTE LIGPLAATS) VAN DEZE BOOT, OF WAAR IS DE BOOT GEHUURD?

ENQ: kruis zelf eerst aan of de ligplaats in het buitenland ligt:

13. Ligplaats in buitenland:

1=ja ---> naar vraag 18

2=nee

14. plaats (alleen in Nederland):

15. gemeente (alleen in Nederland):

16. gemeentecode:

- | | | |
|----------------|------------------|------------------|
| 17. provincie: | 1= Noord-Holland | 7= Overijssel |
| | 2= Zuid-Holland | 8= Gelderland |
| | 3= Utrecht | 9= Noord-Brabant |
| | 4= Friesland | 10=Limburg |
| | 5= Groningen | 11=Zeeland |
| | 6= Drenthe | 12=Flevoland |

- | | | |
|-----------------|--------------|----------------|
| 18. buitenland: | 1= Duitsland | 4= Frankrijk |
| | 2= België | 5= Scandinavië |
| | 3= Engeland | 6= overig |

19. ALS U IN NEDERLAND WOONT, WAT IS DE POSTCODE VAN UW EIGEN WONING?

<<ENQ: volledige postcode invullen: cijfers en letters.>>

postcode: -----> door naar vraag 21

20. ALS U BUITEN NEDERLAND WOONT, IN WELK LAND IS DAT DAN?

- 1= Duitsland
- 2= België
- 3= Engeland
- 4= Frankrijk
- 5= Scandinavisch land
- 6= Overig

21. IS DEZE BOOT BIJ U OF EEN VAN DE ANDERE OPVARENDEN IN EIGENDOM OF IS HET EEN HUUR-/LEENBOOT ?

1= eigendom

2= huur-/leenboot

22. WAT VOOR SOORT BOOT IS HET ?

<<ENQ: slechts 1 antwoord mogelijk, een motorsailer indelen bij 'kajuit motorboot'>>

1= open zeilboot

2= kajuit zeilboot

3= open motorboot -----> door naar vraag 25

4= kajuit motorboot -----> door naar vraag 25

23. KAN DE MAST TIJDENS TOCHTEN GESTREKEN WORDEN? ZO JA, GAAT DIT GEMAKKELIJK?

<<ENQ: slechts 1 antwoord mogelijk>>

1= ja, gaat redelijk makkelijk

2= ja, maar gaat niet gemakkelijk

3= nee, mast kan niet gestreken worden -----> door naar vraag 25

24. HOE VAAK STRIJKT U GEMIDDELD DE MAST TIJDENS HET VAARSEIZOEN ?

<<ENQ: deze vraag heeft betrekking op het algemeen vaargedrag. Gaat dus niet alleen over deze toervaart.>>

aantal keren:

WAT ZIJN DE AFMETINGEN VAN DE BOOT?

<<ENQ: alle antwoordcategorieën invullen.>>

25. lengte:m.....cm

26. breedte:m.....cm

27. diepgang:.....m.....cm

28. (staande) masthoogte:m.....cm

29. WAT IS DE MINIMUM DOORVAARTHOOGTE VAN DE BOOT (BIJ GESTREKEN MAST E.D.)

doorvaarthoogte:m.....cm

30. HOEVEEL JAREN VAART U REEDS?

<<ENQ: deze vraag heeft betrekking op het algemeen vaargedrag. Gaat dus niet alleen over het varen met de huidige boot.>>

<<ENQ: als mensen minder dan 10 jaar varen alleen de echte vaarjaren tellen. Dus als mensen niet elk jaar varen, de 'niet vaarjaren' niet meerekenen.>>

aantal jaren:

31. MET HOEVEEL PERSONEN BENT U AAN BOORD TIJDENS DEZE TOERTOCHT? (*totale groepsgrootte inclusief respondent*)

aantal personen:

32. WAT IS UW LEEFTIJD?

leeftijd respondent:

HOE OUD ZIJN DE LEDEN VAN DE GROEP (INCLUSIEF DE RESPONDENT)?

(aantal personen per leeftijdscategorie in cijfers invullen)

33. 0- 5 jaar:

34. 6-15 jaar:

35. 16-30 jaar:

36. 31-45 jaar:

37. 45-60 jaar:

38. 60-plussers:.....

INTERVIEWER: DE VOLGENDE TWEE VRAGEN GAAN OVER DE ROUTE DIE U VAART

KUNT U OP DEZE KAART (BRTN-KAART) AANGEVEN WAT DE ROUTE IS DIE U TIJDENS DEZE MEERDAAGSE TOERTOCHT REEDS HEEFT GEVAREN (DOORGETROKKEN LIJN), VOORZOVER DEZE ROUTE SAMENVALT MET HET BASISRECREATIEOERVAARTNET (ZIE BRTN-KAART), EN DE ROUTE DIE U TIJDENS DEZE TOERTOCHT NOG VAN PLAN BENT OM TE GAAN VAREN, (STIPPELLIJN) VOORZOVER OVEREENKOMSTIG MET HET BASISRECREATIEOERVAARTNET (INCLUSIEF STARTPUNT (S), GEPLANEDE BESTEMMINGSPUNTEN (DOELN) (D) EN EINDPUNT (E) VAN DE TOERTOCHT)

KUNT U OP DEZE KAART (REGIONALE KAART) DE ROUTE AANGEVEN DIE U VANDAAG REEDS GEVAREN HEEFT (DOORGETROKKEN LIJN) IN DEZE REGIO EN/OF DIE U NOG VAN PLAN BENT OM VANDAAG TE GAAN VAREN (STIPPELLIJN) INCLUSIEF HET STARTPUNT (S), HET EVENTUELE DOEL (D) EN/OF EINDPUNT (E)?

<<ENQ: bij rustdag, de route van de laatst gevaren dagtocht nemen (meestal de dag ervoor).>>

BIJ DE VOLGENDE VRAGEN WORDT MET "DE REGIO" HET GEBIED BEDOELD DAT OP DE KAART STOND WAAR U DE DAGROUTE OP HEEFT AANGEGEVEN (INTERVIEWER GEEFT OP DEZE KAART DE REGIO AAN)

39. IS DIT DE REGIO WAARIN U MEESTAL VAART, OF BENT U OP DOORTOCHT NAAR EEN ANDERE REGIO OF BENT U VANUIT EEN ANDERE REGIO JUUST NAAR DEZE REGIO GEKOMEN OM HIER ENIGE TIJD TE VAREN?

<<ENQ: slechts 1 antwoord mogelijk. Als de regio zowel doel- als doortochtregio is, voor het antwoord doelregio kiezen.>>

1= vaste vaarregio

2= doortocht

3= specifieke doelregio

ER KUNNEN VERSCHILLENDE REDENEN ZIJN WAAROM U MOMENTEEL (TIJDENS DEZE TOERTOCHT) IN DEZE REGIO VAART. IK LAAT U EEN KAART ZIEN MET EEN AANTAL MOGELIJKE REDENEN. WILT U PER REDEN AANGEVEN OF DEZE REDEN VOOR U EEN ROL HEEFT GESPEELD BIJ HET KIEZEN VAN DEZE REGIO. HET GAAT DUS OM DE KEUZE OM TIJDENS DEZE TOERTOCHT IN DEZE REGIO TE VAREN.

<<ENQ: geef respondent kaart met de antwoordcategorieën. Omcirkel per antwoordcategorie 'ja' of 'nee'>>.

	1=ja	2=nee
40. 1=geringe afstand (vaartijd) naar thuishaven	1	2
41. 2=het volgen van kortste route naar bestemmingsregio	1	2
42. 3=goed bekend/vertrouwd met deze regio	1	2
43. 4=het vaarwater is gevarieerd	1	2
44. 5=het is een avontuurlijke ongetemde regio	1	2
45. 6=u wilt deze regio beter leren kennen	1	2
46. 7=mogelijkheid om verschillende tochten te kunnen maken	1	2
47. 8=de mogelijkheden om te wandelen en te fietsen	1	2
48. 9=de aanwezigheid van aanlegplaatsen in de natuur	1	2
49. 10=de aanwezigheid van passantenhavens	1	2
50. 11=aantrekkelijke natuur en landschap	1	2
51. 12=de (groot)stedelijke voorzieningen	1	2
52. 13=aanwezigheid oude stadjes en dorpjes	1	2
53. 14=er is vertier voor de kinderen	1	2
54. 15=de mogelijkheid om droog te vallen	1	2
55. 16=de aanwezigheid van getijdenwerking	1	2
56. 17=de rust en de ruimte	1	2
57. 18=het geringe aantal bruggen/sluizen	1	2
58. 19=ik heb in deze regio veel vrienden en kennissen	1	2
59. 20=vanwege andere wateractiviteiten	1	2

60. Kunt u tot slot een top 3 aangeven van de meest belangrijke redenen waarom u in deze regio vaart?

<<ENQ: in volgorde van belangrijkheid invullen (nummer van de reden volstaat)>>.

1=

2=

3=

61. HOEVEEL JAAR KOMT U REEDS MET EEN BOOT IN DEZE REGIO ? (Indien voor de eerste keer/het eerste jaar in deze regio aanwezig, dan één jaar invullen en door naar vraag 25).

<<ENQ: als mensen minder dan 10 jaar in deze regio komen, alleen de echte vaarjaren in deze regio tellen.>>

aantal jaren:

62. HOE VAAK KOMT U MET DE BOOT IN DEZE REGIO ?

<<ENQ: lees antwoorden voor, slechts 1 antwoord mogelijk. Deze vraag heeft betrekking op het algemeen vaargedrag. Gaat dus niet alleen over deze toertocht.>>

1= zo af en toe eens

2= hoofdzakelijk in de vakantie

3= vrijwel ieder weekend

63. OP WELKE SOORTEN LOCATIES OVERNACHT U ZOAL MET DE BOOT IN DEZE REGIO ? <<ENQ: geef respondent kaart met de antwoordcategorieën. Meerdere antwoorden zijn mogelijk. Het gaat om het vaargedrag in het algemeen, dus niet alleen tijdens deze toertocht.>>

<<ENQ: overnachtingen verdelen over 10 overnachtingen.>>

1= "vreemde" jachthaven/passantenhaven:	64.keer
2= eigen vaste ligplaats:	65.keer
3= de buurt van de bebouwde kom buiten jachthaven:	66.keer
4= de wal in het landelijk gebied:	67.keer
5= voor anker:	68.keer
6= (droogvallen) op wad:	69.keer
totaal:	10 overnachtingen

70. HOEVEEL DAGEN VERBLIJFT U GEDURENDE DEZE VAARTOCHT AL MET DE BOOT IN DEZE REGIO (INCLUSIEF DE DAG WAAROP HET INTERVIEW PLAATSVINDT)?

<<ENQ: laat de respondent de regiokaart zien.>>

aantal dagen (eerste dag = 1):

71. HOEVEEL DAGEN DENKT U NA VANDAAG NOG MET DE BOOT IN DEZE REGIO TE BLIJVEN?

<<ENQ: het gaat dus om **deze toertocht**.>>

aantal dagen (laatste dag = 1):

72. IN HOEVERRE IS DE ROUTE DIE U VANDAAG VAART OF HEEFT GEVAREN VAN TEVOREN UITGESTIPPELD DOOR U OF (EEN VAN DE) ANDERE OPVARENDEN ?

<<ENQ: als de respondent vandaag niet vaart, naar de laatst gevaren dagroute vragen>>

<<ENQ: geef respondent kaart met de antwoordcategorieën.>>

1= helemaal niet	4= alleen de grote lijnen
2= alleen het verste punt	5= de gehele route exact
3= alleen het eerste stuk	6= weet niet

KUNT U AANGEVEN IN WELKE MATE ELK VAN DE VOLGENDE ASPECTEN VAN INVLOED ZIJN (GEWEEST) OF EEN ROL SPELEN (HEBBEN GESPEELD) BIJ DE KEUZE VAN DE ROUTE DIE U VANDAAG VAART OF HEEFT GEVAREN (ZIE KAART)

<<ENQ: geef respondent kaart met aspecten. Alle aspecten afdraan.>>

	1=ja	2=nee
73. 1= volgen vd kortste route naar vantevoren bepaalde bestemming	1	2
74. 2= opnemen van aantrekkelijke stadjes/dorpjes e.d. in de route	1	2
75. 3= opnemen van aantrekkelijke natuur/landschap in de route	1	2
76. 6= de lokatie van bruggen/sluizen	1	2
77. 7= aanwezigheid van aanlegplaatsen langs de route	1	2
78. 8= zoveel mogelijk vermijden van drukke vaarwegen	1	2
79. 9= mogelijkheid om onderweg boodschappen te kunnen doen	1	2
80. 10=opnemen van recreatievoorzieningen/attracties in de route	1	2
81. 11=zoveel mogelijk vermijden v grootschalig vaarwater in route	1	2
82. 12=zoveel mogelijk opnemen v grootschalig vaarwater in route	1	2
83. 13=zorgen voor zoveel mogelijk variatie in schaal v. vaarwater tijdens de route	1	2

84. Kunt u tot slot een top 3 aangeven van de meest belangrijke aspecten waarom u vandaag deze route hebt gevaren?

<<ENQ: in volgorde van belangrijkheid invullen (nummer van de reden volstaat)>>.

1=

2=

3=

IK NOEM U EEN AANTAL SCHEEPVAARTVOORZIENINGEN (SPECIFIEK) VOOR DE RECREATIEVAART. KUNT U VOOR ELK VAN DEZE VOORZIENINGEN AANGEVEN OF U VINDT OF ZE IN VOLDOENDE MATE AANWEZIG ZIJN IN DEZE REGIO?

<<ENQ: geef respondent kaart met de antwoordcategorieën. Alle antwoordcategorieën invullen. Deze vraag heeft betrekking op het algemeen vaargedrag>>

1= ruim voldoende, 2= precies voldoende, 3= te weinig, 4= veel te weinig 5= hecht er geen belang aan, 9= weet niet.

85. 1= passantenhavens/plaatsen	1	2	3	4	5	9
86. 2= aanlegplaatsen nabij stads/dorpskernen	1	2	3	4	5	9
87. 3= aanlegplaatsen in natuurlijke omgeving	1	2	3	4	5	9
88. 4= sanitaire voorzieningen	1	2	3	4	5	9
89. 5= foeragevoorzieningen (water/benzine/diesel)	1	2	3	4	5	9
90. 6= voorzien. voor inname afval/glas/chemisch toilet/olie	1	2	3	4	5	9
91. 7= scheepsreparatievoorzieningen/werven	1	2	3	4	5	9
92. 8= telefooncellen	1	2	3	4	5	9

IK NOEM U EEN AANTAL (TOERISTISCHE) VOORZIENINGEN OP DE WAL. KUNT U VOOR ELKE VOORZIENING AANGEVEN OF U VINDT OF DEZE IN VOLDOENDE MATE AANWEZIG IS IN DEZE REGIO?

<<ENQ: geef respondent kaart met de antwoordcategorieën. Alle antwoordcategorieën invullen. Deze vraag heeft betrekking op het algemeen vaargedrag>>

1=ruim voldoende, 2=precies voldoende, 3=te weinig, 4=veel te weinig, 9 = weet niet

93. 1= levensmiddelenwinkels	1	2	3	4	9
94. 2= toeristische winkel	1	2	3	4	9
95. 3= bezienswaardigheden/cultuurhistorische elementen	1	2	3	4	9
96. 4= recreatiefaciliteiten zoals wandel- en fietspaden	1	2	3	4	9
97. 5= horecavoorzieningen	1	2	3	4	9
98. 6= speel/ligweiden	1	2	3	4	9
99. 7= natuurgebieden	1	2	3	4	9

100. WAT ZOU U MAXIMAAL WILLEN BETALEN (VOOR DE BOOT EN BEMANNING SAMEN) VOOR EEN OVERNACHTING BIJ EEN (TIJDELIJKE) AANLEGPLAATS IN EEN LANDELIJKE OMGEVING MET ALLEEN BASISVOORZIENINGEN ZOALS MEERPALEN, EEN BESCHOEIDE OEVER EN EEN GEËGALISEERDE WALKANT.

<<ENQ: geef respondent kaart met de antwoordcategorieën. Slechts 1 antwoord mogelijk. Deze vraag heeft betrekking op het algemeen vaargedrag>>

- 1= ik heb er geen geld voor over
- 2= maximaal de helft van het bedrag dat ik gemiddeld in een passantenhaven moet betalen
- 3= maximaal het bedrag dat ik gemiddeld in een passantenhaven moet betalen

101. WAT ZOU U MAXIMAAL WILLEN BETALEN (VOOR DE BOOT EN BEMANNING SAMEN) VOOR EEN OVERNACHTING BIJ EEN TIJDELIJKE AANLEGPLAATS IN EEN LANDELIJKE OMGEVING MET EXTRA VOORZIENINGEN ZOALS; AFVALCONTAINER, PICKNICKBANKEN, SPEEL/LIGWEIDE, TENTENVELD, E.D.?

<<ENQ: Slechts 1 antwoord mogelijk. Deze vraag heeft betrekking op het algemeen vaargedrag>>

- 1= ik heb er geen geld voor over
- 2= maximaal de helft van het bedrag dat ik gemiddeld in een passantenhaven moet betalen
- 3= maximaal het bedrag dat ik gemiddeld in een passantenhaven moet betalen

102. WAT ZOU U MAXIMAAL WILLEN BETALEN (VOOR DE BOOT EN BEMANNING SAMEN) VOOR EEN OVERNACHTING BIJ EEN TIJDELIJKE AANLEGPLAATS IN EEN LANDELIJKE OMGEVING MET ALLEEN ALS EXTRA VOORZIENING EEN TOILET/DOUCHE RUIMTE?

<<ENQ: Slechts 1 antwoord mogelijk. Deze vraag heeft betrekking op het algemeen vaargedrag>>

- 1= ik heb er geen geld voor over
- 2= maximaal de helft van het bedrag dat ik gemiddeld in een passantenhaven moet betalen
- 3= maximaal het bedrag dat ik gemiddeld in een passantenhaven moet betalen

103. HOEVEEL UREN VAART U VANDAAG (AANTAL UREN DAT REEDS IS GEVAREN PLUS HET AANTAL UREN DAT VANDAAG NAAR VERWACHTING NOG WORDT GEVAREN)?

aantal uren:

104. HOEVEEL UREN BRENGT U VANDAAG OP DE WAL (VAN BOORD) DOOR (AANTAL UREN REEDS OP DE WAL DOORGEBRACHT PLUS HET AANTAL UREN DAT NAAR VERWACHTING VANDAAG NOG OP DE WAL WORDT DOORGEBRACHT)?

aantal uren:

105. WELKE ACTIVITEITEN HEEFT U VANDAAG OP DE WAL ONDERNOMEN OF BENT U NOG VAN PLAN TE GAAN ONDERNEMEN?

<<ENQ: geef respondent kaart met de antwoordcategorieën. Meerdere antwoorden mogelijk.>>

- 1=boodschappen doen en/of recreatief winkelen (winkelen voor plezier)
- 2=wandelen/tietsen in omgeving
- 3=bezoek restaurant/café/terras
- 4=bezoek (oude) stadjes/dorpskernen/musea (cultuurbezoek)
- 5=gebruik van andere recreatieve voorzieningen/attracties

HOEVEEL GELD HEBBEN U EN UW MEDE-OPVARENDEN IN DE AFGELOPEN 24 UUR BESTEED AAN DE VOLGENDE ZAKEN:
(in gulden, 9999 = weet niet)

<<ENQ: geef respondent kaart met de antwoordcategorieën. Meerdere antwoorden mogelijk.>>

- | | |
|--|---------|
| 106. 1=dagelijkse boodschappen | f |
| 107. 2=recreatief winkelen | f |
| 108. 3=benzine/diesel en andere scheepvaartartikelen/benodigdheden | f |
| 109. 4=brug/sluisgeld | f |
| 110. 5=bezoek restaurant/café/terras | f |
| 111. 6=bezoek (oude) stadjes/dorpskernen/musea (cultuurbezoek) | f |
| 112. 7=overige recreatie-activiteiten | f |

DE VOLGENDE DRIE VRAGEN ALLEEN STELLEN IN DE WADDENZEE:

113. HOE VAAK LAAT U ZICH IN HET ALGEMEEN DROOG VALLEN OP HET WAD?

<<ENQ: Antwoorden oplezen. Slechts 1 antwoord mogelijk. Deze vraag heeft betrekking op het algemeen vaargedrag>>

- 1= nooit -----> door naar vraag 124
- 2= een enkele keer
- 3= om de paar dagen dat ik hier vaar een keer
- 4= vrijwel iedere dag dat ik hier vaar

HOE VAAK ONDERNEEMT U DE VOLGENDE ACTIVITEITEN BUITEN DE BOOT OP HET WAD ALS U DROOG VALT ? Is dat nooit, een enkele keer, regelmatig tijdens het droogvallen, of vrijwel altijd?

<<ENQ: geef respondent kaart met de antwoordcategorieën. Alle antwoordcategorieën invullen. Deze vraag heeft betrekking op het algemeen vaargedrag>>

1=nooit, 2=een enkele keer, 3=regelmatig tijdens droogvallen, 4=vrijwel altijd

114. 1=wandelen op het wad	1	2	3	4
115. 2=mosselen/schelpen/wormen zoeken	1	2	3	4
116. 3=zwemmen	1	2	3	4
117. 4=zonnen	1	2	3	4
118. 5=observeren zeehonden	1	2	3	4
119. 6=vissen	1	2	3	4
120. 7=vogels bestuderen	1	2	3	4
121. 8=jutten	1	2	3	4
122. 9=hond uitlaten	1	2	3	4
123. 10=barbecuen/eten	1	2	3	4

124. HET WADDENMILIEU WORDT GEVORMD DOOR EEN GROOT AANTAL NATUURLIJKE ELEMENTEN. KUNT U AANGEVEN WAT VOOR U HET MEEST AANTREKKELIJKE NATUURLIJKE ELEMENT VAN DE WADDENZEE IS?

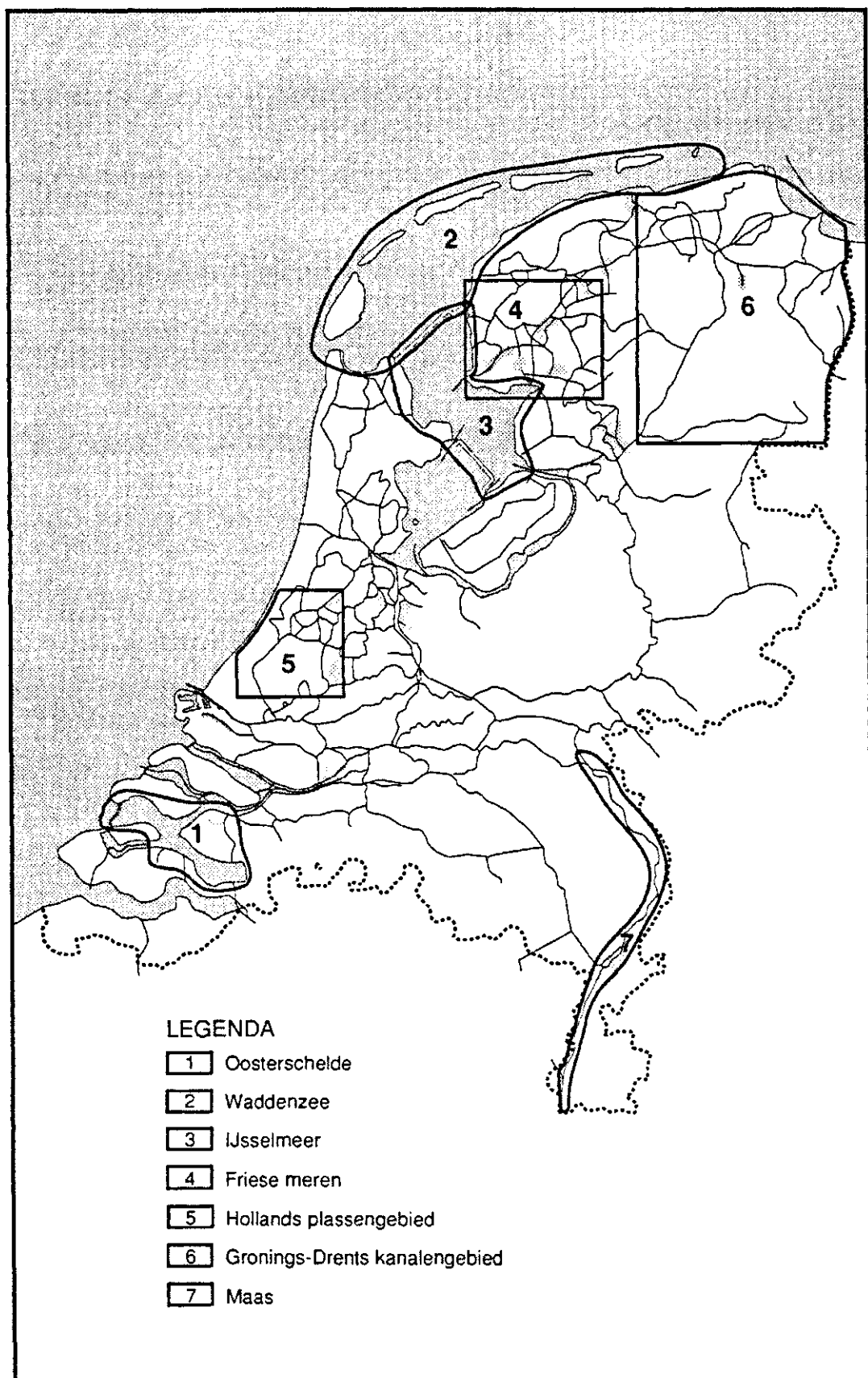
<<ENQ: geef respondent kaart met de antwoordcategorieën. Slechts 1 antwoord mogelijk. Deze vraag heeft betrekking op het algemeen vaargedrag>>

- 1=het wad (schorren, slikken en platen)
- 2=de vogels
- 3=de vissen en schelp/schaaldieren
- 4=de zeehonden
- 5=het zoute water
- 6=de zeestromingen (eb en vloed)
- 7=de rust en de ruimte

NOTEER EINDTIJDSTIP

125.uur.....minuten

Aanhangsel 2 Begrenzing van de geselecteerde onderzoeksregio's



Aanhangsel 3 Overzicht van de interviewlocaties en het aantal afgenomen interviews

	Aantal afgenomen interviews
Oosterschelde (toerzeilers)	
Zierikzee (jachthaven)	57
Yerseke (jachthaven)	2
Goes (jachthaven)	6
Goes (gemeentelijke jachthaven)	42
Bruinisse (jachthaven)*	41
Totaal	148
Waddenzee (toerzeilers)	
Harlingen (Noorderhaven)	50
Terschelling (jachthaven West-Terschelling)	50
Ameland (jachthaven Nes)	42
Totaal	142
IJsselmeer (toerzeilers)	
Urk (passantenhaven)	43
Enkhuizen (Compagniehaven en passantenhaven*)	58
Stavoren (Oude haven)	48
Totaal	149
Friese meren (toerzeilers)	
Sneekermeer (eiland Greate Griene)	5
Heegermeer (eiland Langehoekspolle)	9
Langweer (jachthaven)	29
Sneek (centrum)*	19
Grouw (jachthaven)*	14
Sloten (jachthaven)*	53
Heeg (jachthaven)*	16
Wousend (jachthaven)*	7
Totaal	152
Friese meren (motorboottoervaarders)	
Sneekermeer (eiland Greate Griene)	17
Heegermeer (eiland Langehoekspolle)	9
Langweer (jachthaven)	32
Eernewoude (Princen Hof)	15
Sneek (centrum)*	6
Grouw (jachthaven)*	20
Sloten (jachthaven)*	19
Heeg (jachthaven)*	10
Wousend (jachthaven)*	16
Totaal	144

	Aantal afgenomen interviews
Hollands plassengebied (motorboottoevaarders)	
Leidschendam (sluis)	28
Warmond (aanlegsteigers)	42
Aalsmeer (Start-eiland)	25
Rijsenhout (steiger)	5
Leiden (passantenhaven)*	38
Haarlem (Spaarne)*	6
	Totaal 144
Gronings-Drents kanalengebied (motorboottoevaarders)	
Groningen Stad (Ooster- en Zuiderhaven)	41
Dieverbrug (Drentsche Hoofdvaart)	61
Zuidbroek (passantenhaven)	34
Veendam (langs Oosterdiep)*	5
Scheemda (jachthaven)*	2
	Totaal 143
Maas (motorboottoevaarders)	
Roermond (jachthaven)	7
Roermond (jachthaven watersportvereniging Nautilus)*	5
Maastricht (passantenhaven centrum)	71
Maastricht (jachthaven Maastrichtse watersportvereniging)	2
Venlo (passantenhaven)	53
Blerick (jachthaven)*	7
	Totaal 145
* aanvullende interviewlocaties	

Aanhangsel 4 Het weer gedurende de interviewdagen

Maandag 26-7-93	Vrij krachtige tot harde wind (kracht 5, langs de kust kracht 6 à 7), half bewolkt, aan het eind van de dag plaatselijk een bui, temperatuur 18 °C.
Dinsdag 27-7-93	Vrij krachtige wind (kracht 5), hele dag zware regen in gehele land, temperatuur 18 °C.
Woensdag 28-7-93	Matige wind (kracht 4), de dag begon met buien, maar in de loop van de dag werd het droog en kwamen er opklaringen vanuit het noorden, temperatuur 20 °C.
Donderdag 29-7-93	De dag begon met regen, vooral in het noorden van het land, in de loop van de middag werd het droger, maar het bleef zwaar bewolkt bij een zwakke tot matige wind (kracht 3 à 4), temperatuur 18 °C.
Vrijdag 30-7-93	De dag begon met een gestage regenval, in de loop van de middag gevolgd door (onweers)buien, zwakke wind (kracht 3) in de loop van de dag langs de kust toenemend tot krachtig (kracht 6), temperatuur 22 °C.
Dinsdag 3-8-93	De dag begon bewolkt, met plaatselijk regen, in de loop van de middag gevolgd door opklaringen, matige wind (kracht 4), temperatuur 21 °C.
Woensdag 4-8-93	Half tot licht bewolkt, zwakke tot matige wind (kracht 3 à 4), temperatuur 22 °C.
Donderdag 5-8-93	In het noorden van het land regen, soms gepaard gaande met onweer (ook enkele windhozen). In het midden van het land was het bewolkt en er vielen enkele buien, het zuiden van het land kende enige zonnige perioden, vrij krachtige tot krachtige wind (kracht 5 à 6), temperatuur 19 °C.
Vrijdag 6-8-93	Half tot zwaar bewolkt met een vrij krachtige tot krachtige wind (kracht 5 à 6), temperatuur 20 °C.
Dinsdag 10-8-93	Half bewolkt, met hier en daar een bui, temperatuur 19 °C.
Woensdag 11-8-93	Zwaar bewolkt, in de loop van de middag regen, vrij krachtige wind (kracht 5), temperatuur 19 °C.
Donderdag 12-8-93	Zwaar bewolkt en een krachtige wind (kracht 6), in de middag regen overgaand in felle buien en storm, temperatuur 18 °C.
Vrijdag 13-8-93	Half bewolkt, zwakke wind (kracht 2 à 3), temperatuur 22 °C.